DECISIÓN (UE) 2015/1226 DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2014

relativa a la ayuda estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Angulema, SNC-Lavalin, Ryanair y Airport Marketing Services

[notificada con el número C(2014) 5080]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero ([1]),

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 presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([2]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 26 de enero de 2010, la compañía aérea Air France presentó una denuncia a propósito de las ventajas que la compañía aérea Ryanair estaría teniendo en varios aeropuertos regionales y locales franceses. Por lo que se refiere al aeropuerto de Angulema Brie Champniers (en lo sucesivo, «el aeropuerto de Angulema»), esta denuncia hace referencia también a determinadas aportaciones financieras cuyo beneficiario sería el gestor de este aeropuerto, la Cámara de Comercio e Industria de Angulema (en lo sucesivo, «la CCI de Angulema»).

(2) Mediante carta de 16 de marzo de 2010, la Comisión envió a las autoridades francesas una versión no confidencial de la denuncia y también les pidió que aportaran aclaraciones sobre las medidas denunciadas. Las autoridades francesas aportaron elementos de respuesta mediante cartas de 31 de mayo y 7 de junio de 2010.

(3) Mediante carta de 2 de noviembre de 2011, la Compañía Air France envió información complementaria en apoyo de su denuncia. La Comisión transmitió estos datos y solicitó información complementaria a Francia mediante carta de 5 de diciembre de 2011. Las autoridades francesas solicitaron el 22 de diciembre de 2011 un plazo adicional de respuesta, que la Comisión aceptó por carta de 4 de enero de 2012. Las autoridades francesas presentaron sus observaciones y respuestas mediante carta de 20 de enero de 2012.

(4) Mediante carta de 21 de marzo de 2012, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal con arreglo al artículo 108, apartado 2, del TFUE sobre las posibles ayudas en favor del aeropuerto de Angulema y de la compañía aérea Ryanair. La Decisión de la Comisión (en lo sucesivo, «la Decisión de incoar el procedimiento») se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([3]) el 25 de mayo de 2012.

(5) Las autoridades francesas presentaron sus observaciones y respuestas a las preguntas recogidas en la Decisión de incoar el procedimiento y a las preguntas adicionales de la Comisión, respectivamente, mediante cartas de 22 de mayo y 21 de septiembre de 2012.

(6) Las compañías Air France, Ryanair y Airport Marketing Services (en lo sucesivo, «AMS») presentaron sus observaciones dentro del plazo previsto a tal efecto en la Decisión de incoar el procedimiento. Mediante cartas de 20 de agosto de 2012 y 3 de mayo de 2013, la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia, en sus cartas de 12 de septiembre de 2012 y 7 de junio de 2013, comunicó a la Comisión que no formulaba ninguna observación adicional al respecto.

([1]) Desde el 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE se han convertido, respectivamente, en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En ambos casos, las disposiciones son esencialmente idénticas. A efectos de la presente Decisión, las referencias a los artículos 107 y 108 del TFUE se harán, cuando proceda, a los artículos 87 y 88 del Tratado CE, respectivamente. El TFUE también ha introducido ciertos cambios en la terminología, como la sustitución de los términos «Comunidad» por «Unión», «mercado común» por «mercado interior» y «Tribunal de Primera Instancia» por «Tribunal General». En la presente Decisión se utilizará la terminología del TFUE.

([2]) DO C 301 de 5.10.2012, p. 1.

([3]) DO C 149 de 25.5.2012, p. 29.

(7) La Comisión recibió observaciones adicionales por parte de Ryanair con fecha 13 de abril de 2012, 10 de abril de 2013, 20 de diciembre de 2013, 17 de enero de 2014 y 31 de enero de 2014. Dichas observaciones complementarias se transmitieron a Francia por cartas de, respectivamente, 13 de julio de 2012, 3 de mayo de 2013, 9 de enero de 2014, 23 de enero de 2014 y 4 de febrero de 2014. Francia, en sus cartas de 17 de julio de 2012, 4 de junio de 2013, 29 de enero de 2014, 3 de febrero de 2014 y 21 de mayo de 2014, comunicó a la Comisión que no formulaba ninguna observación adicional al respecto.

(8) El 24 de febrero, el 13 de marzo y el 19 de marzo de 2014, a raíz de la adopción de las Directrices de la UE sobre las ayudas estatales a los aeropuertos y a las compañías aéreas (en lo sucesivo, «las nuevas Directrices» ([4])), la Comisión invitó a Francia y a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la aplicación de las nuevas Directrices, en particular, al presente caso. El 19 de marzo de 2014, las autoridades francesas presentaron observaciones a este respecto.

(9) Además, el 15 de abril de 2014, se publicó una nota en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([5]), en la que se invitaba a los Estados miembros y a las partes interesadas a presentar sus observaciones, también en el presente caso, a la luz de la entrada en vigor de las nuevas Directrices. Las compañías Air France y Transport and Environment presentaron sus observaciones dentro del plazo previsto a tal efecto. Mediante carta de 28 de mayo de 2014, la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia, mediante carta de 21 de mayo de 2014, comunicó a la Comisión que no tenía ninguna observación al respecto.

2. ANTECEDENTES DE HECHO

2.1. Gestores y propietarios de las infraestructuras aeroportuarias

(10) Hasta 2011, la CCI de Angulema se hizo cargo de la gestión del aeropuerto de Angulema. Mediante Orden Ministerial de 20 de septiembre de 2002, el Estado, en aquel entonces propietario del aeropuerto de Angulema, concedió su gestión a la CCI de Angulema por un período de cinco años. El Acuerdo ([6]) celebrado entre la CCI de Angulema y el Estado establecía que la CCI de Angulema se encargaba de la construcción, el mantenimiento y la explotación del aeropuerto. A tal fin, la CCI de Angulema, actuando como operador y gestor del aeropuerto de Angulema (en lo sucesivo, la «CCI-aeropuerto») se benefició de una contabilidad distinta de la del servicio general de la CCI de Angulema ([7]). Mediante Orden prefectoral de 22 de diciembre de 2006, la propiedad del aeropuerto de Angulema se transfirió posteriormente al Sindicato Mixto de los Aeropuertos de la región de Charente (en lo sucesivo «el SMAC»). El SMAC sustituyó al Estado como autoridad adjudicadora el 1 de enero de 2007. A partir de esa fecha, todas las inversiones y financiación del aeropuerto son responsabilidad del SMAC.

(11) Competente para el acondicionamiento, el equipamiento, el mantenimiento, la gestión y explotación del aeropuerto de Angulema, el SMAC incluye el departamento de Charente (en lo sucesivo, «CG16»), la Communauté d'agglomération du grand Angoulême (en lo sucesivo, «la COMAGA»), la Comunauté des communes de Braconne Charente (en lo sucesivo, «la CCBC»), la CCI de Angulema, la Comunauté des communes de Cognac (en lo sucesivo, «la CCC») y la Cámara de Comercio e Industria de Cognac. Como se indica en la Decisión de incoar el procedimiento ([8]), los estatutos del SMAC establecen el reparto entre sus miembros de los gastos efectuados en relación con el aeropuerto de Angulema.

(12) Tras una prórroga de la concesión a la CCI de Angulema hasta el 31 de diciembre de 2008, el SMAC concluyó un subcontrato de gestión con la CCI de Angulema el 22 de enero de 2009 (en lo sucesivo, «el subcontrato de 2009»). A partir del 1 de enero de 2009 y por un período de tres años, las inversiones realizadas en el marco de la explotación aeroportuaria incumbían al SMAC y no a la CCI-aeropuerto.

(13) Por último, a raíz de un procedimiento de licitación, la gestión y explotación del aeropuerto son competencia de la sociedad privada SNC-Lavalin desde el 1 de enero de 2012 ([9]).

2.2. Características del aeropuerto y afluencia de pasajeros

(14) Como se indica en la Decisión de incoar el procedimiento, el aeropuerto de Angulema está situado en el departamento de Charente y abierto al tráfico comercial nacional e internacional. Está situado a 75 km de los aeropuertos de Périgueux y de Limoges, a 80 km del aeropuerto de Niort y a unos 120 km de los aeropuertos de La Rochelle y Burdeos.

([4]) DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.
([5]) DO C 113 de 15.4.2014, p. 30.
([6]) Acuerdo de concesión de 22 de abril de 2002 (en lo sucesivo, «el Acuerdo de concesión»).
([7]) Artículo 37 del Pliego de condiciones del Acuerdo de concesión.
([8]) Véase el considerando 13 de la citada Decisión de incoar el procedimiento, cuadro 2.
([9]) Como se indica en el considerando 23 de la Decisión de incoar el procedimiento, el SMAC ha optado por un procedimiento de contratación pública.

Cuadro 1

Los aeropuertos vecinos del aeropuerto de Angulema ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Burdeos
Duración en minutos	93	106	79	119	102
Trayecto en km	108	110	97	156	127

([1]) La duración de los trayectos y las distancias que aparecen en este cuadro proceden de la aplicación Michelin y se basan en la hipótesis de la duración de trayecto más corta.

(15) Una línea regular con obligaciones de servicio público (OSP) entre Angulema y Lyon, operada por Twin Jet, se interrumpió en abril de 2007. En 2008 y 2009, Ryanair operó una línea de abril a octubre con destino a Londres Stansted a razón de tres rotaciones semanales. De 2004 a 2011, los otros movimientos comerciales del aeropuerto de Angulema procedían principalmente de vuelos de aeroclubes o clubes de helicópteros y de aviación de negocios.

(16) El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Angulema, tal como se resume en el cuadro 2 que figura a continuación, lo coloca en la categoría D, a tenor del punto 15 de las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales de 2005 ([10]) (en lo sucesivo, «las Directrices de 2005»).

Cuadro 2

Tráfico y movimientos del aeropuerto de Angulema ([1])

	Pasajeros	Pasajeros de Ryanair	% línea regular	Movimientos
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Tráfico y movimientos según correo de las autoridades francesas de 20 de enero de 2012.
([2]) Cifras para los meses de enero a noviembre de 2011.

(17) El análisis de la situación financiera del aeropuerto de Angulema muestra que la gestión de la plataforma fue muy deficitaria en los períodos estudiados. En total, las contribuciones pagadas al gestor del aeropuerto para la explotación del mismo durante el período 2004-2011 ascendieron a 10 232 310 EUR ([11]). Las inversiones no estatales llevadas a cabo por el gestor del aeropuerto durante el período 2004-2011 ascendieron a 1 277 000 EUR. Su financiación corrió a cargo de las entidades regionales interesadas, y luego del SMAC y de la CCI-aeropuerto ([12]).

([10]) DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.
([11]) Véase el considerando 28 de la presente Decisión.
([12]) Véase el considerando 21 de la presente Decisión.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS

3.1. Apoyos financieros al aeropuerto

3.1.1. *Marco contractual de las subvenciones al aeropuerto*

(18) Una parte de las inversiones y del déficit de explotación del aeropuerto de Angulema fue asumida por el CG16, la COMAGA y la CCBC tras un Acuerdo de Asociación ([13]) (en lo sucesivo, «el Acuerdo de 2002») celebrado con la CCI de Angulema. Este Acuerdo es consecuencia de la concesión por el Estado de una delegación de servicio público local. En consecuencia, hasta el 31 de diciembre de 2006, el CG16, la COMAGA y la CCBC aportaron contribuciones financieras a la CCI de Angulema para la explotación del aeropuerto ([14]). El SMAC asumió los compromisos recogidos en el Acuerdo de 2002 a partir del 1 de enero de 2007.

(19) En virtud del subcontrato de 2009, el SMAC cubrió el déficit de explotación de la CCI-aeropuerto para el período 2009-2011. El desglose de las contribuciones entre los miembros integrantes del SMAC respecto a los gastos imputables al aeropuerto de Angulema sigue siendo, para ese período, idéntico a lo previsto en el Acuerdo de 2002.

(20) Por último, como se señaló anteriormente, la empresa SNC-Lavalin asume la gestión del aeropuerto de Angulema desde el 1 de enero de 2012 en el marco de un contrato público de explotación de 6 años concedido por el SMAC ([15]). Cada candidato al concurso ([16]) debía proponer un plan estratégico de orientación que ofreciera una «hipótesis de partida» ([17]) y una «hipótesis proactiva» ([18]). La elección de la autoridad delegante recayó en esta segunda hipótesis.

3.1.2. *Inversiones en las infraestructuras*

(21) El detalle de las contribuciones efectivamente abonadas al CCI-aeropuerto por las distintas autoridades públicas para la financiación de inversiones en las infraestructuras aeroportuarias se encuentra en la Decisión de incoar el procedimiento ([19]). La Comisión recuerda que las inversiones no estatales llevadas a cabo por la CCI-aeropuerto durante el período 2004-2011 ascendieron a 1 277 000 EUR. Su financiación corrió a cargo de las entidades regionales interesadas (CG16, COMAGA, CCBC), y luego del SMAC y de la CCI-aeropuerto.

(22) Dichas inversiones tenían por objeto alargar la pista 50 metros a fin de que el aeropuerto de Angulema presentara las características técnicas necesarias para acoger compañías aéreas que pudieran contribuir al desarrollo del tráfico aéreo. Las autoridades francesas alegan también que las obras de acondicionamiento de la terminal y las instalaciones modulares tenían como objetivo cumplir las normas reglamentarias aplicables a los edificios abiertos al público.

(23) Con excepción de las prerrogativas del Estado, el SMAC asume la carga y la supervisión de la ejecución de las inversiones de acondicionamiento y equipamiento del aeropuerto desde el 1 de enero de 2012. Sin que se haya establecido un programa definitivo, dichas inversiones se valoran en 1 200 000 EUR durante el período 2012-2017 ([20]).

([13]) Acuerdo de 23 de mayo de 2002 relativo a las condiciones de financiación de la explotación y desarrollo del aeropuerto de Angulema Brie Champniers.

([14]) El desglose de las contribuciones se encuentra en el cuadro 2 de la Decisión de incoar el procedimiento.

([15]) Acta de compromiso de SNC-Lavalin, de 19 de julio de 2011, aceptado por el SMAC el 8 de agosto de 2011 en virtud de la deliberación de 23 de junio de 2011.

([16]) Anuncio de licitación publicado el 9 de marzo de 2011 en el *Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics* (BOAMP) nº 48-B, anuncio nº 222.

([17]) La hipótesis de partida corresponde a los objetivos y resultados que el operador considera realista verificar y asumir a lo largo del tiempo y en las condiciones de ejecución del contrato que se le ha atribuido, a la luz del contexto económico, las peculiaridades del mercado y la coyuntura del transporte aéreo, así como de la situación y el entorno particular de la plataforma.

([18]) La hipótesis proactiva está destinada a garantizar el desarrollo de líneas comerciales regulares. Evalúa el impacto en las cuentas del aeropuerto y, en su caso, la remuneración del operador, así como la importancia financiera de las contribuciones financieras adicionales que deberá establecer el sindicato, al margen del contrato.

([19]) Véase el considerando 30 de la citada Decisión de incoar el procedimiento, cuadro 3.

([20]) Deliberación del SMAC de 23 de junio de 2011.

3.1.3. *Financiación de los costes relacionados con las funciones propias de los poderes públicos*

(24) El Acuerdo de 2002 excluye explícitamente de su ámbito de aplicación las inversiones directamente relacionadas con las funciones propias de los poderes públicos. Según las autoridades francesas, estos costes ([21]) incluyen los gastos operativos y de equipos de seguridad ([22]) y protección ([23]). Estos gastos se desglosan de la siguiente manera:

Cuadro 3

Gastos de seguridad y protección

(EUR)

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Seguridad	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Protección	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Gastos generales	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Total	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Estos gastos han sido cubiertos al ritmo de las dotaciones a las amortizaciones por la tasa de aeropuerto y las subvenciones complementarias del Fondo de Intervención para los Aeropuertos y el Transporte Aéreo (FIATA), sustituidas por un incremento de la tasa aeroportuaria a partir de 2008. Establecida en el artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos francés, la tasa aeroportuaria es recaudada por los operadores de los aeropuertos cuyo tráfico embarcado o desembarcado asciende, durante el último año civil conocido, a más de 5 000 pasajeros. Una orden ministerial establece la lista de los aeropuertos afectados y la tasa aplicable por cada aeropuerto ([24]).

(26) Según las autoridades francesas, los ingresos percibidos por esta vía son los siguientes:

Cuadro 4

Producto de los fondos destinados a financiar las actividades estatales

(EUR)

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Producto de la tasa	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Incremento	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Total	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Subvenciones de explotación*

(27) Hasta 2008, el GC16, la COMAGA y la CCBC asumieron el déficit de explotación y los costes de empréstito de conformidad con el Acuerdo de 2002, y la CCI de Angulema asumió el saldo del posible déficit mediante la contribución de su servicio general ([25]). El límite máximo de déficit anual cubierto por las partes en el Acuerdo de 2002, fijado inicialmente en 350 000 EUR, fue incrementado a partir de 2004. Por último, el SMAC compensó la totalidad del déficit de explotación de la CCI-aeropuerto a partir de 2008 y después del 1 de enero de 2009, fecha en la que el SMAC se comprometió a hacerlo en virtud del subcontrato de 2009.

([21]) Además de los flujos financieros relacionados con inversiones estatales mencionados en el considerando 24 de la presente Decisión, los flujos financieros relacionados con la explotación se mencionan en el considerando 43, cuadro 4 de la Decisión de incoar el procedimiento.
([22]) Vehículos de bomberos, vehículos contra la fauna silvestre y aviar, vallas.
([23]) Equipamientos destinados a los controles de los pasajeros y de sus equipajes facturados.
([24]) Véase el apartado 8.1.1.2 de la presente Decisión.
([25]) Véase el considerando 36 de la Decisión de incoar el procedimiento.

(28) En total, las contribuciones pagadas a la CCI-aeropuerto para la explotación del aeropuerto de Angulema durante el período 2004-2011 son las siguientes:

Cuadro 5

Importe de las subvenciones de explotación recibidas por la CCI-aeropuerto

(miles EUR)

Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Subvenciones	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Desde 2012, SNC-Lavalin es la adjudicataria de la misión de explotación en virtud de un contrato público. La hipótesis de partida y la hipótesis proactiva descritas anteriormente (véanse las notas 17 y 18 a pie de página) presentaban, en función del cálculo estimativo del resultado de explotación, el importe máximo de la contribución de equilibrio financiada por el SMAC y el nivel de la remuneración global atribuida al delegado. Las ofertas presentadas por SNC-Lavalin fueron las siguientes:

Cuadro 6

Límite máximo de las subvenciones de explotación y remuneración concedidas a SNC-Lavalin (impuestos incluidos) — Hipótesis de partida

(EUR)

Año	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Contribución de equilibrio	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Remuneración	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Cuadro 7

Límite máximo de las subvenciones de explotación y remuneración concedidas a SNC-Lavalin (impuestos incluidos) — Hipótesis proactiva

(EUR)

Año	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Contribución de equilibrio	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Remuneración	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Marco tarifario del aeropuerto de Angulema**

(30) Se sucedieron cuatro decisiones tarifarias establecidas por la CCI de Angulema y las dos últimas fueron aprobadas por el SMAC:

Cuadro 8

Tasas aeronáuticas del aeropuerto de Angulema

(EUR)

	Tarifas a 15.6.2003	Tarifas a 1.12.2005	Tarifas a 1.1.2009	Tarifas a 1.6.2010
Aterrizaje	Varios tramos	Varios tramos	Varios tramos	Varios tramos

(EUR)

	Tarifas a 15.6.2003	Tarifas a 1.12.2005	Tarifas a 1.1.2009	Tarifas a 1.6.2010
Aterrizaje B 737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Señales luminosas	26,25	27,35	27,35	35
Estacionamiento (por hora y por tonelada más allá de 2 horas)	0,25	0,26	0,26	0,27
Pasajeros de la Unión	3,61	3,76	2,76	2,85
Tasa PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Tasa para pasajeros discapacitados y con movilidad reducida.

(31) Las compañías que programaban vuelos regulares podían ser objeto de un Acuerdo específico en función de las prestaciones solicitadas. En ese marco, se podían conceder descuentos ([26]).

3.3. **Relaciones con Ryanair**

3.3.1. *Contratos celebrados con Ryanair y Airport Marketing Services*

(32) Tras la publicación de una convocatoria para proyectos europeos ([27]), el 8 de febrero de 2008 se celebraron dos contratos entre el SMAC y, por una parte, la compañía aérea Ryanair y, por otra, la sociedad Airport Marketing Services (en lo sucesivo «AMS») filial de Ryanair al 100 %. Estos dos contratos (en lo sucesivo, «los acuerdos de 2008») tienen por objeto una ruta aérea regular entre los aeropuertos de Angulema y Londres Stansted.

(33) El contrato celebrado con Ryanair se refiere a los servicios aeroportuarios (en lo sucesivo, el «contrato de servicios aeroportuarios»). El contrato celebrado con AMS (en lo sucesivo, «el contrato de servicios de marketing») se refiere a los servicios promocionales y de marketing de la línea aérea.

(34) Los acuerdos de 2008 se celebraron por un período de cinco años a partir de la apertura de la ruta ([28]). En caso de que no se haya celebrado ningún contrato comparable con otra compañía aérea, la decisión tarifaria de 1 de marzo de 2009 recoge todas esas medidas tarifarias. En esta Decisión se menciona una «contribución al coste de desarrollo de la ruta» de 15, 12 y 9 EUR por pasajero los tres primeros años de inicio de la ruta, limitada, respectivamente, a 400 000, 300 000 y 225 000 EUR. Esta última medida no figura en la decisión tarifaria de 2010.

3.3.2. *Contrato de servicios aeroportuarios*

(35) Según el contrato de servicios aeroportuarios, Ryanair se compromete a realizar tres rutas aéreas por semana durante la temporada de verano ([29]). Por otra parte, tal como se indica en la Decisión de incoar el procedimiento ([30]), el SMAC concede a Ryanair determinadas rebajas con respecto a la tarificación general en vigor:

Cuadro 9

Tasas aeroportuarias aplicadas a Ryanair

(EUR)

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Tasa por pasajero	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Véase el considerando 35, cuadro 9, de la presente Decisión, relativo a Ryanair.
([27]) DO S 144-179348 de 28.7.2007.
([28]) Artículo 2, apartado 1, de cada uno de los dos contratos.
([29]) Artículo 4, apartado 1, del contrato de servicios aeroportuarios.
([30]) Véanse los considerandos 55 y siguientes de la Decisión de incoar el procedimiento.

(EUR)

Año	2008	2009	2010	2011	2012
Tasas de aterrizaje por rotación	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Tasa de asistencia en tierra por rotación	195	245	245	245	245

(36) El SMAC se comprometió a mantener el nivel de dichas tasas durante toda la vigencia del contrato y a no imponer, directa o indirectamente, otras tasas ([31]). Por último, el contrato de servicios aeroportuarios establecía una penalización a cargo de Ryanair en caso de rescisión del contrato por parte de esta última ([32]). En efecto, en caso de rescisión del mismo por Ryanair antes del final del tercer año de aplicación del contrato, esta cláusula establecía que Ryanair pagaría un importe de 17 000 EUR el cuarto año y de 8 500 EUR el quinto año.

3.3.3. *Contrato de servicios de marketing*

(37) El contrato de servicios de marketing se basa explícitamente en el compromiso de Ryanair de operar la línea Angulema-Londres Stansted descrita en el contrato de servicios aeroportuarios ([33]). Mediante dicho contrato, AMS se compromete a prestar servicios de marketing en el sitio web de Ryanair durante los tres primeros años de dicho contrato, a cambio de un pago por el SMAC ([34]).

(38) Por otra parte, aunque el contrato de servicios de marketing fue firmado por AMS, establecía que, en caso de rescisión por Ryanair antes del final del tercer año de aplicación del contrato, esta compañía pagaría al SMAC una multa de 50 000 EUR el cuarto año y de 25 000 EUR el quinto año ([35]).

3.3.4. *Ejecución del contrato por el SMAC, la CCI de Angulema y Ryanair/AMS*

(39) En 2008 y 2009, la actividad comercial de Ryanair representó entre el 95 y el 97 % del tráfico del aeropuerto de Angulema. Esta actividad representaba entre el 25 y el 28 % de la capacidad teórica global del aeropuerto, estimada por las autoridades francesas en 100 000 pasajeros por año.

(40) Los flujos financieros entre el gestor del aeropuerto, el SMAC, Ryanair y AMS de 2008 a 2010 se desglosan de la siguiente manera:

Cuadro 10

Flujos financieros entre 2008 y 2010

(EUR)

	2008	2009	2010	Total
Tasas	54 086	70 294	0	124 380
Apoyo de marketing ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Transferencia neta ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Los pagos en virtud del contrato de servicios de marketing fueron directamente efectuados por el SMAC a AMS.
([2]) Esta transferencia neta no tiene en cuenta otros ingresos o gastos derivados de la actividad de Ryanair.

(41) Los acuerdos de 2008 no fueron aplicados más allá del año 2009. Tras haber supeditado la continuidad del servicio en 2010, en un primer momento, a una renuncia a los pagos previstos por el contrato de servicios de marketing de 225 000 EUR para el tercer año y de 400 000 EUR para el cuarto año y, posteriormente, al mantenimiento de los importes de las prestaciones previstas en el contrato de servicios de marketing, pero con una limitación del servicio a los dos meses de verano en lugar de los ocho meses previstos en el contrato, Ryanair notificó un preaviso de cese de la ruta aérea.

([31]) Artículo 6 del contrato de servicios aeroportuarios.
([32]) Artículo 10, apartado 3, del contrato de servicios aeroportuarios.
([33]) Artículo 1 del contrato de servicios de marketing.
([34]) Véase el considerando 60 de la Decisión de incoar el procedimiento.
([35]) Artículo 7 del contrato de servicios de marketing.

(42) El 28 de junio de 2010, el SMAC presentó en el Tribunal administrativo de Poitiers una solicitud de indemnización del perjuicio sufrido como consecuencia del cese de las operaciones. Ryanair presentó una demanda ante el Tribunal Internacional de Arbitraje de Londres, cuya competencia fue posteriormente impugnada por el SMAC ante el Consejo de Estado. En este momento, este asunto está pendiente.

4. RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

(43) En el marco de su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión expresó sus dudas con respecto a las aportaciones financieras a los operadores del aeropuerto ([36]).

(44) La Comisión expresó sus dudas, en primer lugar, en cuanto al ámbito de las actividades que no tienen un carácter económico que puedan ser asumidas por la autoridad pública. En efecto, la Comisión señaló que la inclusión de la totalidad de las actividades del aeropuerto de Angulema dentro del ámbito de un servicio de interés económico general (SIEG) podría estar viciada por un error manifiesto de apreciación en relación con el primer requisito establecido en la sentencia Altmark ([37]).

(45) En segundo lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre el cumplimiento del segundo requisito de la sentencia Altmark, según el cual los parámetros para determinar el importe de la compensación de las actividades asumidas deben establecerse previamente.

(46) En tercer lugar, la Comisión expresó sus dudas en cuanto al nivel de compensación de los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público de la que se beneficia SNC-Lavalin (tercer requisito de la sentencia Altmark). Por último, en cuarto lugar, la Comisión manifestó albergar serias dudas en relación con el procedimiento de selección de los prestadores de servicios (cuarto requisito de la sentencia Altmark), incluso en lo que respecta el período de explotación por SNC-Lavalin, a falta de cualquier información acerca de una oferta competidora.

(47) La Comisión, por otra parte, expresó ciertas dudas en cuanto a las medidas concedidas a Ryanair. En efecto, tras haber comprobado la existencia de una relación entre el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de marketing, la Comisión consideró que Ryanair no había pagado un precio de mercado por la utilización de los servicios aeroportuarios ([38]).

5. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS

5.1. Sobre las ayudas financieras al aeropuerto

5.1.1. *Sobre la calificación de ayuda*

5.1.1.1. Sobre el concepto de actividad económica

a) Entidades que ejercen la actividad de explotación del aeropuerto

(48) Las autoridades francesas observan, en primer lugar, que el SMAC conservó ciertas responsabilidades en materia de inversión y de política comercial. Es el único firmante de los contratos con Ryanair. Las autoridades francesas consideran que esta intervención en la explotación del aeropuerto está justificada por las misiones de interés general que incumben a las autoridades públicas.

b) Base jurídica de la evaluación de la financiación pública de las infraestructuras

(49) Las autoridades francesas consideran que la valoración de la financiación de las infraestructuras aeroportuarias debería realizarse sobre la base de las Directrices de 1994 ([39]). A este respecto, las autoridades francesas consideran que el punto 12 de las mismas excluye cualquier control de dicha financiación a la luz del Derecho de las ayudas estatales. Añaden que la calificación de las actividades e infraestructuras aeroportuarias estaba en una situación de inseguridad jurídica hasta la entrada en vigor de las Directrices de 2005. La posición del Tribunal General de la Unión Europea no habría sido suficiente para establecer claramente el carácter económico de las actividades de gestión y explotación de un aeropuerto.

([36]) Véase el considerando 175 de la Decisión de incoar el procedimiento citado anteriormente.
([37]) Sentencia del Tribunal de 24 de julio de 2003, asunto C-280/00, Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Rec. 2003, p. I-7747.
([38]) Véase el considerando 240 de la citada Decisión de incoar el procedimiento.
([39]) Directrices 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 (DO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

c) Prerrogativas de las autoridades públicas

(50) Las autoridades francesas destacan que, en su Decisión relativa al aeropuerto de Leipzig ([40]), la Comisión consideró que determinadas infraestructuras aeroportuarias, dedicadas al ejercicio de prerrogativas vinculadas a la seguridad pública, a la lucha contra incendios y a la seguridad de la explotación no pueden ser calificados como actividades económicas. Según las autoridades francesas, estas tareas de seguridad y protección ([41]) se financian con el producto de la tasa aeroportuaria ([42]). Esta tasa se fija cada año en función de los gastos que deben financiarse y se cobra en beneficio de las personas públicas o privadas que gestionan aeropuertos cuando la actividad es superior a 5 000 unidades de tráfico ([43]). Este dispositivo se justificaría por las limitaciones específicas de protección y seguridad que van más allá de las simples necesidades de la explotación.

(51) Las autoridades francesas señalan que algunos de los gastos cubiertos de esta manera no lo están en su totalidad ([44]). Por otra parte, los datos presentados por los operadores de aeropuertos podrían ser objeto de controles para el año en curso y los dos años anteriores.

(52) Las autoridades francesas afirman que este dispositivo no da lugar a ninguna compensación excesiva. Por una parte, la tasa de aeropuerto solo procedería al reembolso de los gastos tras la comprobación de los datos presentados. Por otra, las inversiones se compensarían al ritmo de las dotaciones de las inversiones. Luego, un saldo positivo se transferiría a los años sucesivos y se vería afectado por gastos financieros a cargo del operador. A este respecto, las autoridades francesas señalan una frecuente falta de financiación por la tasa aeroportuaria debido al aumento de los costes de protección y seguridad ([45]).

(53) Además, las autoridades francesas precisan que la CCI de Angulema asume otros costes relacionados con las prerrogativas de los poderes públicos, de conformidad con el Acuerdo y el Pliego de condiciones de la concesión. A este respecto, el operador se hizo cargo del servicio de información de vuelo ([46]) cuando el Estado no desempeñaba ningún servicio de control. Por otro lado, cuando el Estado se hizo cargo de esta actividad, el operador abonó al Estado una participación en los costes de dicho servicio ([47]). En aplicación del subcontrato firmado entre la CCI y el SMAC, la CCI de Angulema prosiguió la ejecución de un AFIS fuera de las horas de servicio de control por el Estado. Las autoridades francesas consideran que los costes resultantes de estas misiones, asumidos por la CCI de Angulema, son los siguientes:

(miles EUR)

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Control del tráfico aéreo	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Total	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Por último, las autoridades francesas informan de la financiación por la CCI de Angulema, las entidades regionales y el SMAC de las obras de rehabilitación de la torre de control en 2004 y 2005 por un importe de 84 800 EUR, así como de obras de marcado y de suministro eléctrico ininterrumpido de las áreas en 2008 por un importe de 89 300 EUR.

5.1.1.2. Existencia de una ventaja selectiva

(55) Sobre la financiación de las infraestructuras y la explotación fuera del ámbito de las actividades propias de los poderes públicos, las autoridades francesas destacan, en primer lugar, que las autoridades públicas que participaron en la financiación del aeropuerto de Angulema no solo perseguían un objetivo de rentabilidad. También tuvieron en cuenta las repercusiones económicas y sociales para la región. En consecuencia, el criterio del operador privado en una economía de mercado no es suficiente para justificar esa financiación. No obstante, las autoridades francesas

([40]) Decisión de la Comisión 2008/948/CE, de 23 de julio de 2008, relativa a las ayudas estatales concedidas por Alemania a DHL y al aeropuerto de Leipzig-Halle C 48/06 (ex N 227/06) (DO L 346 de 23.12.2008, p. 1).
([41]) Las autoridades francesas consideran que estas actividades incluyen la acción contra el peligro que supone la fauna silvestre.
([42]) El dispositivo de la tasa aeroportuaria está contemplado en el artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos y en la Orden Ministerial de 30 de diciembre de 2009 relativa a las modalidades de declaración de los operadores para establecer la tarifa por pasajero de la tasa aeroportuaria.
([43]) Una unidad de tráfico equivale a un pasajero o a 100 kg de correo o de carga.
([44]) Por ejemplo, las vallas solo se sufragan hasta el 50 % de su coste.
([45]) Los gastos de protección y seguridad se multiplicaron por 6,4 entre 1999 y 2010.
([46]) Air Flight Information Service (AFIS).
([47]) Las autoridades francesas precisan que se ha procedido al pago de dicha contribución con cargo al ejercicio de 2008.

mencionan la voluntad del SMAC de optimizar la explotación del aeropuerto con el fin de limitar la contribución que abona. Las autoridades francesas mencionan, en defensa de su posición, la limitación contractual del déficit garantizado introducida tras el concurso, así como la racionalización del ritmo de previsiones de las inversiones durante el período de vigencia del Acuerdo.

5.1.1.3. Repercusiones en la competencia y los intercambios comerciales

(56) Las autoridades francesas afirman que el apoyo financiero público al aeropuerto de Angulema no afecta a la competencia. Considerando que los aeropuertos de Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle y Burdeos están a más de 60 minutos de viaje en coche del aeropuerto de Angulema ([48]), consideran que estos aeropuertos no deberían integrarse en el área comercial de este último.

(57) Además, el aeropuerto de Niort no está adaptado para acoger vuelos comerciales. Su tráfico es prácticamente nulo. El aeropuerto de Périgueux solo puede recibir biturbopropulsores de una capacidad inferior a 60 asientos que no corresponden a las características de las aeronaves europeas de media distancia de que disponen la mayoría de las compañías de bajo coste. El estudio del tráfico de pasajeros con Londres a partir de Burdeos, Limoges y La Rochelle no permite constatar una variación significativa en el tráfico relacionada con la apertura y el cierre de la línea Angulema-Londres Stansted:

Pasajeros de Londres a	Angulema	Limoges	La Rochelle	Burdeos
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Este fuerte aumento del tráfico estaría ligado a la puesta en servicio de la terminal Billi dedicada al tráfico de bajo coste en junio de 2010.

(58) Por otra parte, las autoridades francesas consideran que los enlaces ferroviarios con Angulema no compiten con la ruta aérea a Londres. Estos mercados son distintos debido a la diferencia de precio y de tiempo de trayecto del TGV y del Eurostar. Además, la intermodalidad entre el TGV y el aeropuerto de Burdeos es prácticamente nula debido al hecho de que la ruta Tours-Angulema-Burdeos no es de alta velocidad.

(59) De forma más general, las autoridades francesas se refieren a las Directrices de aviación de 2005 con arreglo a las cuales «la financiación concedida a los pequeños aeropuertos regionales (categoría D) tienen poca probabilidad de falsear la competencia o afectar los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común». No obstante las consideraciones reproducidas anteriormente, las autoridades francesas consideran que solo los aeropuertos de Burdeos, Limoges y La Rochelle podrían, en función de su volumen de tráfico y sus características, estar situados en el área comercial del aeropuerto de Angulema.

(60) Sin embargo, el hecho de que Ryanair haya abierto una ruta a Londres Stansted desde los aeropuertos de La Rochelle y Limoges significa que las compañías aéreas los consideran mercados distintos. De igual manera, el tiempo de trayecto desde la ciudad de Angulema hasta los aeropuertos de Burdeos, Limoges y La Rochelle, similar al tiempo de vuelo entre los aeropuertos de Angulema y Londres Stansted, sería un elemento disuasorio para los habitantes de Angulema.

(61) En consecuencia, las autoridades francesas consideran que el incumplimiento del criterio de competencia no existe y que las imputaciones de la Comisión relativas a la financiación pública en favor del aeropuerto de Angulema no pueden aceptarse ya que, en el presente asunto, no se cumple una de las condiciones fundamentales para la aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

([48]) Las autoridades francesas basan este umbral en la Decisión de la Comisión de 16 de mayo de 2006, NN21/06 Reino Unido-City of Derry Airport (DO C 272 de 9.12.2006, p. 13). Por otra parte, evalúan la duración de los trayectos a partir de la aplicación Michelin tomando como referencia la vía más rápida.

5.1.2. *Compatibilidad con el mercado interior*

5.1.2.1. Compatibilidad con el artículo 106, apartado 2, del TFUE

(62) Las autoridades francesas consideran que la concesión de financiación a los gestores del aeropuerto de Angulema podría ser declarada compatible con el mercado interior y quedar exenta de notificación, incluso en el supuesto de que no se hayan cumplido todas las condiciones establecidas por la sentencia Altmark. En su opinión, este aeropuerto debería ser globalmente considerado un SIEG destinado a contribuir al desarrollo económico regional. Según las autoridades francesas, esta compatibilidad se basa directamente en el artículo 106, apartado 2, del TFUE y en la Decisión 2005/842/CE de la Comisión ([49]) (en lo sucesivo, «la Decisión SIEG de 2005») para el período anterior al 30 de enero de 2012. Además, se basa en la Decisión 2012/21/UE de la Comisión ([50]) (en lo sucesivo, «la Decisión SIEG de 2011»).

a) Período de gestión de la CCI de Angulema o de la CCI de Angulema asociada al SMAC

i) Existencia de un mandato

(63) Las autoridades francesas consideran que el mandato de la misión de servicio público de la CCI de Angulema procede del artículo 170, apartado 1, del Código de Comercio. A tenor de esta disposición, dicho establecimiento contribuye «al desarrollo económico, al atractivo y a la ordenación del territorio, así como al apoyo a las empresas y sus asociaciones y cumple […] cualquier misión de servicio público y cualquier misión de interés general necesaria para la realización de dichas misiones». A tal efecto, «cada entidad […] podrá llevar a cabo […] una misión de creación y gestión de equipamientos, en particular […] aeroportuarios».

(64) Las autoridades francesas añaden que dicho marco jurídico viene a complementar los actos que atribuyan a la CCI de Angulema la responsabilidad de la gestión y explotación del aeropuerto. Esto ha dado lugar a un mandato en favor de la CCI de Angulema en materia de construcción y gestión de infraestructuras aeroportuarias. Cabe afirmar lo mismo de las decisiones por las que la CCI de Angulema y las entidades regionales interesadas han decidido participar en la financiación del aeropuerto.

ii) Nivel de la compensación

(65) Las autoridades francesas consideran que el marco presupuestario y contable aplicable a la CCI de Angulema ([51]) permitía evitar una compensación excesiva.

(66) De forma general, una partida específica está dedicada a las actividades del aeropuerto. Por otra parte, este control resulta de la votación del presupuesto del aeropuerto, previa validación por la mesa de la CCI de Angulema ([52]), por los miembros electos de la CCI de Angulema. A este respecto, las autoridades francesas precisan que la elaboración del presupuesto va acompañada de documentos relativos a la situación de las operaciones de funcionamiento, la capacidad de autofinanciación, las operaciones de capital, el cuadro de prestaciones y las contribuciones interservicios, así como el cuadro de efectivos y de la masa salarial.

(67) De la misma manera, las autoridades francesas afirman que los estatutos del SMAC recogen su misión enteramente dedicada al servicio público aeroportuario. Las actividades del aeropuerto son objeto de un presupuesto específico. Las autoridades francesas añaden que el comité sindical vota el presupuesto. Por otra parte, cualquier medida nueva, así como la superación del 5 % del presupuesto anterior, debe ser autorizada por mayoría cualificada.

(68) Por último, las autoridades francesas consideran que unos informes elaborados en fecha fija permiten comprobar que el presupuesto votado se ejecuta correctamente, lo que excluye cualquier compensación excesiva. La Asamblea General procederá a una nueva votación n + 1 con el fin de aceptar los presupuestos ejecutados. Un último nivel de control está garantizado por la transmisión de las cuentas de la CCI de Angulema a la prefectura, que puede ejercer un control sobre su regularidad. Hasta el 31 de diciembre de 2006, el Servicio de Aviación Civil emitió un dictamen destinado a esta última. El SMAC aprueba por su parte los presupuestos originales, rectificados y ejecutados en su calidad de órgano de contratación.

([49]) 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 general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

([50]) Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea 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 7 de 11.1.2012, p. 3).

([51]) Circular nº 111, de 30 de marzo de 1992, que establece las normas presupuestarias y contables aplicables a la CCI de Angulema.

([52]) La mesa de la CCI de Angulema está formada por miembros elegidos que se pronuncian, tras modificación, en su caso, sobre un proyecto de presupuestos.

b) Período de gestión de la sociedad SNC-Lavalin y del SMAC

i) Existencia de un mandato

(69) Las autoridades francesas consideran que la definición de las misiones de servicio de interés económico general encomendadas a la sociedad SNC-Lavalin están incluidas en el Pliego de condiciones y las cláusulas técnicas ([53]). Afirman que el desarrollo de la plataforma aeroportuaria forma parte integrante de ellos.

ii) Nivel de la compensación

(70) Las autoridades francesas alegan que las cuentas de resultados de la CCI-aeropuerto permiten comprobar que no existe ninguna compensación excesiva.

(71) Además de la separación contable garantizada por la creación de una filial de la sociedad SNC-Lavalin ([54]), la ausencia de compensación excesiva queda garantizada por el control del SMAC ([55]) que está destinado a evitar una compensación excesiva de su contribución al coste de las misiones de interés económico general.

(72) Además, las autoridades francesas consideran que la remuneración de la sociedad SNC-Lavalin era razonable. Por una parte, el licitador debía fijar la garantía máxima solicitada del SMAC para equilibrar su explotación, en la hipótesis de partida (explotación sin tráfico comercial) y en la hipótesis proactiva (explotación con tráfico comercial). Si se hubiera seleccionado la hipótesis proactiva, las autoridades francesas destacan que la oferta de la sociedad SNC-Lavalin era la más baja desde el punto de vista financiero. Por otra parte, sostienen que los gastos soportados por el SMAC durante el ejercicio 2012, sin tráfico comercial, ascienden a 644 000 EUR, frente a los 810 000 EUR de 2010.

(73) Por último, las autoridades francesas precisan que la carga del impuesto sobre bienes inmuebles recaía sobre el SMAC que, como propietario, había optado por no repercutirla en el operador.

(74) En consecuencia, las autoridades francesas consideran que la financiación concedida a los gestores del aeropuerto de Angulema podría declararse compatible con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE y sobre la base de la Decisión SIEG de 2005 para el período anterior al 30 de enero de 2012 y de la Decisión SIEG de 2011 para el período posterior.

5.1.2.2. Compatibilidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE

a) Las inversiones en infraestructuras

(75) Las autoridades francesas consideran que, en el supuesto de que la Comisión considerara que la ayuda pública a las inversiones en infraestructuras constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, esta ayuda debería considerarse compatible con el mercado interior con arreglo a lo dispuesto en las Directrices de 2005.

i) Objetivo de interés general claramente definido (criterio 1)

(76) Las autoridades francesas consideran que el desarrollo económico y turístico del departamento de la Charente correspondía a un objetivo de interés general claramente definido. Consideran que la práctica de la Comisión ([56]) autoriza a la administración pública a considerar que el desarrollo de un aeropuerto regional responde a tal objetivo.

ii) Necesidad y proporcionalidad de las inversiones con el objetivo fijado (criterio 2)

(77) Estas inversiones habrían satisfecho los criterios de necesidad y proporcionalidad. A este respecto, las autoridades francesas mencionan un estudio ([57]) que justifica la creación de una estructura con la participación de todas las entidades, organismos públicos y profesionales del sector del turismo, que explica el interés de desarrollar el aeropuerto de Angulema antes que otra infraestructura y que procede a la evaluación de las inversiones mínimas a tal efecto.

([53]) Con arreglo al artículo 8 del Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas, la sociedad SNC-Lavalin debe hacerse cargo de la ejecución de las funciones propias de los poderes públicos, la puesta en marcha de un AFIS, la ejecución de las tareas que garanticen la utilización segura del aeropuerto, el mantenimiento de los terrenos y redes del mismo, así como el mantenimiento de la capacidad de acogida de un tráfico comercial constante.

([54]) Se trata de la empresa gestora del aeropuerto de Angulema Cognac.

([55]) Las autoridades francesas consideran que este control está previsto en el Pliego de condiciones de la licitación.

([56]) Decisión de la Comisión de 27 de enero de 2007, N 491/06, Italia-Tortoli-Arbatax (DO C 133 de 15.6.2007, p. 3).

([57]) Este estudio fue realizado por la Alianza de Consejos para la economía local de los servicios aeroportuarios. Fue presentado el 14 de junio de 2006.

iii) Perspectivas satisfactorias de utilización a medio plazo (criterio 3)

(78) Las autoridades francesas consideran que el mismo estudio fijaba el tránsito previsto a medio plazo en más de 100 000 pasajeros por año, lo que corresponde a unas perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo. Según dichas autoridades, estas previsiones se basaban en la hipótesis de un aumento de la frecuencia de la primera ruta a Londres y en la apertura de una segunda línea.

iv) Acceso justo y no discriminatorio a las infraestructuras (criterio 4)

(79) Las autoridades francesas subrayan que el acceso a las infraestructuras no era discriminatorio. La única limitación en cuanto al uso de las infraestructuras del aeropuerto de Angulema depende de la limitación impuesta por la capacidad de acogida del área de tráfico y de la terminal. Los incentivos se hubieran otorgado a cualquier compañía que abriera una nueva ruta, si bien, de hecho, solo la compañía Ryanair se benefició de ello.

v) No repercusión en los intercambios en una medida contraria al interés común (criterio 5)

(80) Las autoridades francesas afirman que el mero hecho de que el aeropuerto de Angulema entre en la categoría D de la clasificación de las Directrices de aviación de 2005 basta para justificar la falta de repercusión en la competencia en una medida contraria al interés común.

vi) Necesidad y proporcionalidad de la ayuda (criterio 6)

(81) Las autoridades francesas consideran que la financiación pública de las inversiones al 100 % era necesaria para el mantenimiento del potencial del aeropuerto y su desarrollo. Según las autoridades francesas, ello es lo que habría justificado un reparto de la financiación de las inversiones entre el SMAC y el operador por el subcontrato de 22 de enero de 2009. Esta situación es distinta de la que, a partir de 2012, llevó al SMAC a pagar una remuneración anual de 179 400 EUR por una prestación de servicio tras una licitación. Las autoridades francesas precisan que este marco jurídico no contemplaba la posibilidad de que el SMAC realizara inversiones, sino que se encargara del control de las inversiones propuestas por el prestador o decididas por el SMAC.

b) Sobre la financiación de explotación

(82) Las autoridades francesas afirman, en primer lugar, que la CCI de Angulema concedió anticipos al aeropuerto de 1984 a 2001. Consideran que dicho período debería quedar fuera del examen de la Comisión. Más allá de dicho período, las otras ayudas pagadas lo fueron en concepto de ayudas de funcionamiento.

(83) En segundo lugar, al margen de la financiación de las inversiones, las autoridades francesas afirman que el déficit asumido por los entes territoriales estaba limitado a 350 000 EUR durante los ejercicios 2002 y 2003 ([58]). Añaden que, por lo que se refiere a los ejercicios 2004 a 2006, las decisiones del Consejo de aeropuertos no han sido objeto de informes en la materia. El servicio general de la CCI de Angulema aportó la cantidad necesaria para el equilibrio del presupuesto ejecutado.

(84) Las autoridades francesas consideran, por último, que esta financiación de explotación no afecta a la competencia por las razones indicadas en los considerandos 56 a 61 de la presente Decisión. En consecuencia, las autoridades francesas consideran que el criterio de distorsión de la competencia no se cumple y que la financiación pública de explotación del aeropuerto de Angulema no puede constituir una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(85) Las autoridades francesas alegan, por otra parte, que, aun suponiendo que la financiación controvertida constituya una ayuda, debería declararse compatible con el mercado interior y quedar exenta de notificación. Las autoridades francesas se basan a este respecto en las Directrices de 2005 y en la Decisión SIEG de 2005.

5.2. **Sobre las relaciones con Ryanair**

5.2.1. *Sobre la calificación de ayuda*

(86) Las autoridades francesas consideran, en primer lugar, que el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de marketing deben evaluarse conjuntamente. En segundo lugar, consideran que el SMAC no ha seguido el razonamiento de un inversor prudente en una economía de mercado por las razones que figuran en el considerando 55 de la presente Decisión. Según las autoridades francesas, la ausencia de respuesta a la convocatoria de proyectos publicada para la apertura de rutas aéreas internacionales habría llevado a la CCI de Angulema, previo mandato concedido por el SMAC, a negociar con Ryanair la apertura de una ruta Londres Stansted-Angulema.

([58]) Este umbral se fijó en el Acuerdo de Asociación de 23 de mayo de 2002.

(87) Subrayan asimismo que las obras de acondicionamiento ([59]) iniciadas en 2006 no tuvieron por objeto dar satisfacción a una compañía concreta, sino permitir la acogida de compañías aéreas. No obstante, las autoridades francesas señalan que, al no haber otras compañías aéreas que frecuenten con regularidad el aeropuerto, estas inversiones están casi totalmente asignadas a Ryanair.

(88) En cuanto a los costes correspondientes a las relaciones comerciales con Ryanair, las autoridades francesas indican que el operador aeroportuario ha tenido que incurrir en costes de personal adicionales. Indican una diferencia entre los costes previstos y los ejecutados:

Seguridad	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Número de agentes	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Equivalentes a jornada completa	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Coste de personal (miles EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Protección	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Número de agentes	10	—	—	—	—	—
Equivalentes a jornada completa	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Coste de personal (miles EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Asistencia y acogida	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Número de agentes	1	—		—		—
Equivalentes a jornada completa	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Coste de personal (miles EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Lo mismo ocurre con los demás costes adicionales derivados de la actividad comercial de Ryanair que con los costes de personal:

Seguridad	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Prestaciones (miles EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Prolongación y ampliación de la pista en 50 metros, rehabilitación y equipamiento de la terminal para permitir la acogida de una aeronave de 200 pasajeros. El importe de estas inversiones se evaluó en 977 000 EUR.

Seguridad	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Otros costes	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***Incluyendo el arrendamiento financiero de vehículos* (miles EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Protección	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Prestaciones (miles EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Otros costes (miles EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Asistencia y acogida	Referencia de 2007	Diferencia 2008/2007		Diferencia 2009/2007		Diferencia 2010/2007
		Previstos	Ejecutados	Previstos	Ejecutados	Previstos
Prestaciones (miles EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Otros costes (miles EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Compatibilidad con el mercado interior*

(90) Las autoridades francesas consideran que algunos de los criterios de las Directrices de 2005 no se cumplen.

(91) En primer lugar, las autoridades francesas afirman que Ryanair no presentó su plan comercial. Consideraron que las ayudas decrecientes que desembocaron en la firma de los acuerdos de 2008 podían permitir a la compañía aérea obtener un margen comercial satisfactorio.

(92) Como consecuencia de la ausencia de un plan comercial, las autoridades francesas subrayan que es imposible verificar si se cumple el criterio de intensidad. En cambio, la CCI de Angulema y el SMAC llegaron a la conclusión de que dicho criterio se cumplía partiendo de la información disponible para la creación de las rutas con obligación de servicio público.

(93) Las autoridades francesas consideran, por otra parte, que la tendencia al alza del […] (*) % anual del número de pasajeros sin aumento de las rotaciones observada en 2008 y 2009 podía haber continuado en 2010.

(94) Por último, tal como se recoge en los considerandos 56 a 60 de la presente Decisión, las autoridades francesas consideran que las medidas adoptadas no afectan a los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común.

5.3. **Sobre las nuevas Directrices**

(95) Francia formuló observaciones sobre la interpretación de las nuevas Directrices, en cuanto a la forma y al fondo, y se mostró de acuerdo con su aplicación a los asuntos relativos a las medidas ejecutadas antes de su publicación.

(*) Secreto comercial.

(96) Observa que las nuevas Directrices son más flexibles que las antiguas respecto a las ayudas de funcionamiento. Su aplicación retroactiva a todas las ayudas permitirá, por lo tanto, según Francia, tratar de manera menos gravosa las situaciones pasadas de algunos aeropuertos.

6. OBSERVACIONES DE TERCEROS INTERESADOS

6.1. Observaciones de Air France

(97) Air France considera que las medidas concedidas a Ryanair y su filial AMS son especialmente representativas de las prácticas comerciales de Ryanair.

(98) Air France presentó también a la Comisión observaciones sobre la aplicación de las nuevas Directrices al presente asunto. Air France se opone a la aplicación de las nuevas Directrices a los asuntos relacionados con las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos, incluso cuando dichas ayudas se hayan concedido antes de su publicación.

(99) Por una parte, Air France considera que se trata de una aplicación retroactiva de las nuevas Directrices que favorece a los agentes no virtuosos al legitimar comportamientos que no eran conformes a las normas aplicables en el momento en que se produjeron. En sentido contrario, este planteamiento penalizaría a los agentes que han cumplido las anteriores Directrices, absteniéndose de recibir fondos públicos.

(100) Por otra parte, Air France subraya que la aplicación retroactiva de las nuevas Directrices a las ayudas a la explotación concedidas a los aeropuertos es contraria a los principios generales del Derecho y a la jurisprudencia europea.

6.2. Observaciones de Ryanair

(101) La compañía Ryanair (en lo sucesivo, «Ryanair») no acepta que el contrato de servicios aeroportuarios que celebró con el aeropuerto de Angulema pueda constituir una ayuda estatal.

(102) Sostiene que su decisión de abrir una línea Londres Stansted-Angulema respondía a la voluntad de garantizar una base aérea de bajo coste cuyo entorno correspondía a las características del aeropuerto de Angulema. Por otra parte, la empresa indica que las características específicas del aeropuerto de Angulema le llevaron a proponer un nivel competitivo de tarifas aeroportuarias. A pesar de las incertidumbres relacionadas con la apertura de una ruta ([60]) y como consecuencia de los riesgos asumidos, Ryanair considera que el aeropuerto podía razonablemente esperar obtener cierto beneficio del acuerdo celebrado en razón de su éxito en otras rutas.

(103) Por otra parte, Ryanair explica que la decisión de poner fin a la ruta Londres Stansted-Angulema se debe a motivos comerciales. En su opinión, la disminución de ingresos alcanzó […] % en 2009 en comparación con los niveles de 2008 ([61]). Insiste en que ha negociado de buena fe, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 del contrato de servicios aeroportuarios, con vistas a llegar a un acuerdo económico viable con el aeropuerto de Angulema. Afirma haber solicitado, en septiembre de 2009, una reducción de las tasas aeroportuarias. Tras la negativa del SMAC, que le fue notificada el 3 de febrero de 2010, Ryanair indica que propuso el mantenimiento de la línea durante los meses de julio y agosto exclusivamente, propuesta seguida de una ruptura del acuerdo debido a su rechazo por el SMAC.

6.2.1. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

6.2.1.1. Presencia de recursos estatales

(104) Ryanair señala que las tasas no constituyen la totalidad de los recursos de la CCI. Considera que el artículo R. 224-6 del Código de Aviación Civil obliga a los aeropuertos cuya gestión corra a cargo de una CCI a financiar sus gastos con los ingresos generados por la explotación del aeropuerto. Ryanair considera que la CCI de Angulema aportaba la mayor parte de la financiación del aeropuerto. Por el contrario, el SMAC no tenía ninguna experiencia en la explotación de un aeropuerto ([62]).

([60]) Ryanair explica que no había ningún servicio comercial hacia Angulema con aeronaves como las que utiliza y que no existía ninguna referencia en la que basarse para evaluar la rentabilidad de la línea.

([61]) Ryanair atribuye esta caída de los ingresos al alza de los gravámenes percibidos por pasajero en el Reino Unido, al aumento del precio del barril y la crisis económica en su conjunto.

([62]) Ryanair señala que fue la CCI de Angulema la que dirigió las negociaciones.

6.2.1.2. Imputabilidad de las medidas al Estado

(105) Ryanair considera que el mero hecho de que la CCI de Angulema estuviera bajo el control del Estado y que sus recursos provinieran de las tasas no basta para considerar que se cumple el criterio de imputabilidad al Estado.

(106) Afirma que el criterio orgánico, a saber, el carácter público de una entidad, no permite por sí solo acreditar la imputabilidad de la medida al Estado ([63]). En el presente caso, debe hacerse una distinción entre las CCI y otras instituciones públicas ([64]). A este respecto, Ryanair destaca que el artículo L. 711-1 del Código de comercio en vigor en junio de 2005 califica las CCI de entidades económicas públicas y que un informe parlamentario identifica su «dualidad institucional», así como las dudas sobre la calificación que se les debe dar ([65]). Ryanair señala, además, que el Estado no participa en su proceso de toma de decisiones, quedando su papel limitado al ejercicio de una tutela ([66]).

6.2.2. *Ventaja selectiva*

6.2.2.1. Apreciación conjunta de una ventaja económica concedida a Ryanair y AMS

(107) Ryanair considera que las empresas Ryanair y AMS no deben ser consideradas como un único beneficiario de las medidas en cuestión.

(108) Por una parte, el contrato de servicios de marketing tenía como beneficiario al aeropuerto y no tuvo por objeto aumentar el índice de ocupación o el rendimiento de la línea explotada por Ryanair. Por otra parte, ni la estructura accionarial de la sociedad AMS ni su objeto pueden servir para negar que los contratos en cuestión tuvieran objetos distintos. Ryanair destaca, asimismo, que estos dos contratos fueron firmados por personas diferentes ([67]), a pesar de la identidad de gestión subrayada por la Comisión.

(109) Ryanair precisa también que la celebración de un contrato de servicios de marketing no es un requisito para la apertura de una ruta. No obstante, esta práctica es más frecuente en el caso de los aeropuertos regionales ([68]).

6.2.2.2. Apreciación conjunta del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing

(110) Ryanair se opone a la apreciación conjunta del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing. Subraya que los contratos de servicios de marketing son de AMS, filial de Ryanair. Se negocian y celebran independientemente de los acuerdos de Ryanair con los aeropuertos.

(111) Ryanair señala, no obstante, que realiza ella misma las operaciones publicitarias para los destinos en los que opera. Señala, asimismo, haber llevado a cabo operaciones publicitarias en su sitio web en beneficio de terceros sin que la sociedad AMS estuviera implicada. Por último, considera que la Comisión reconoce, en su propia Decisión relativa al aeropuerto de Bratislava ([69]), que las operaciones publicitarias realizadas en el sitio web de Ryanair poseen un determinado valor.

6.2.2.3. Principio del inversor prudente en una economía de mercado

a) Plan comercial

(112) Ryanair afirma que las decisiones de inversión no van sistemáticamente precedidas de un plan comercial. El hecho de que Ryanair, otras compañías o algunas autoridades responsables de la competencia ([70]) no los consideren sistemáticamente útiles basta para demostrar que no es realista hacer de ello un elemento característico del comportamiento de un inversor en una economía de mercado.

([63]) Ryanair se refiere a la sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, p. I-4397.

([64]) Ryanair se refiere al dictamen nº 351 654 emitido el 16 de junio de 1992 por el Consejo de Estado.

([65]) Informe de la Sra. Catherine Vautrin, en nombre de la Comisión de Asuntos Económicos, nº 2388, sobre el proyecto de ley de las redes consulares.

([66]) Ryanair afirma que el ejercicio de esta tutela no implica que el Estado se pronuncie sobre los acuerdos de que se trata en el presente caso.

([67]) El contrato de servicios aeroportuarios fue firmado por Michel Cawley, Vicepresidente de Ryanair, mientras que el de servicios de marketing lo fue por Eddie Wilson, director de AMS.

([68]) Ryanair menciona la necesidad para el aeropuerto de construir una imagen de marca y aumentar el porcentaje de pasajeros entrantes en el conjunto de todos los pasajeros que pasan por el aeropuerto.

([69]) 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).

([70]) Ryanair se refiere a la posición del Competition Appeal Tribunal británico de 21 de mayo de 2010 en el asunto 1145/4/8/09, Stagecoach Group PLC/Competition Commission, apartado 75.

b) Observaciones relativas a las condiciones de aplicación del principio del inversor prudente en una economía de mercado (PIEM)

(113) Ryanair considera que la Comisión no puede hacer una aplicación selectiva del principio del operador privado en una economía de mercado. Remitiéndose a la posición del Tribunal General ([71]), señala que la Comisión debe contemplar la transacción comercial en su conjunto y tener en cuenta todos los elementos pertinentes, así como su contexto ([72]).

(114) Por otra parte, Ryanair considera que la Comisión debe proceder a la comparación de los acuerdos celebrados entre Ryanair y los aeropuertos públicos con los celebrados con los aeropuertos parcial o totalmente en manos de inversores privados. Ryanair se refiere a un estudio ([73]) a efectos de este análisis. Recordando la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ([74]), afirma que la Comisión no debe adoptar un enfoque basado en los costes excepto en el supuesto de que no disponga de ninguna referencia a un inversor privado.

(115) Ryanair considera erróneo el método de la Comisión que consiste en no aceptar más que aeropuertos de referencia situados en la misma área comercial que el aeropuerto investigado ([75]).

(116) Ryanair alega que los precios de referencia del mercado obtenidos de los aeropuertos de referencia no están contaminados por las ayudas estatales concedidas a los aeropuertos vecinos. Por consiguiente, es posible estimar de manera fiable el valor de referencia del mercado en las pruebas respecto al PIEM.

(117) En efecto:

— se utilizan habitualmente análisis de referencia en pruebas respecto al PIEM efectuadas en otros ámbitos que las ayudas estatales,

— las empresas solo ejercen una influencia recíproca sobre sus decisiones en la medida en que sus productos son sustituibles o complementarios,

— los aeropuertos situados en la misma área comercial no compiten obligatoriamente los unos con los otros y los aeropuertos de referencia utilizados en los informes presentados se enfrentan a una competencia limitada por parte de los aeropuertos públicos en su área comercial. De hecho, menos de un tercio de los aeropuertos comerciales situados en el área comercial de los aeropuertos de referencia son propiedad del Estado al 100 % y ninguno de los aeropuertos situados en la misma área comercial que los aeropuertos de referencia era objeto de un procedimiento 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, conviene considerar que su comportamiento se ajusta al PIEM (por ejemplo, si el sector privado tiene una participación importante o si el aeropuerto está gestionado de forma privada),

— los aeropuertos que respetan el PIEM no fijan sus precios por debajo de los costes marginales.

(118) Ryanair afirma que el principio del inversor privado en una economía de mercado debe tener en cuenta el escaso valor económico de los aeropuertos regionales antes del rápido desarrollo de su actividad. En relación con los costes asociados a su cierre o a su mantenimiento tal y como están, Ryanair considera, remitiéndose a la jurisprudencia del Tribunal General ([76]), que cualquier oferta alternativa menos costosa debería considerarse conforme al principio del inversor prudente en una economía de mercado.

(119) En consecuencia, Ryanair considera que los costes tomados en consideración por la Comisión no deberían ser los costes medios, sino los costes marginales. En efecto, el aeropuerto de Angulema habría tenido un interés económicamente racional en llevar a cabo una tarificación con coste marginal, incluso por debajo del coste marginal.

([71]) Sentencia del Tribunal general de 17 de diciembre de 2008, asunto T-196/04, Ryanair/Comisión, p. II-3643.
([72]) Ryanair menciona a este respecto los ingresos no aeronáuticos y las externalidades de red.
([73]) Estudio de 25 de junio de 2012, realizado por la consultora Oxera.
([74]) Ryanair se basa en la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 2003, Chronopost SA, C-83/01 P, C-93/01 P y C-94/01 P, Rec. 2008, p. I-6993. Invoca asimismo el Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011).
([75]) Definición del valor de referencia del mercado en el análisis comparativo con vistas a las pruebas respecto al PIEM. Asuntos de ayudas estatales relativas a Ryanair, nota redactada por Oxera para Ryanair, 9 de abril de 2013.
([76]) Sentencia del Tribunal General de 17 de octubre de 2002, asunto T-98/00, Linde/Comisión, p. II-3961, apartados 43-54.

(120) En primer lugar, cuanto más fuerte sea la competencia a la que se enfrenta un aeropuerto, más tendencia tendría a reducir sus precios al nivel del coste marginal.

(121) Del mismo modo, en opinión de Ryanair, la Comisión debería tener en cuenta la especificidad de cada aeropuerto ([77]). A este respecto, considera que el contexto muy competitivo entre aeropuertos regionales les induce a competir con el fin de celebrar acuerdos con ella. De este modo, estos aeropuertos actúan del mismo modo que los inversores privados.

(122) A continuación, la voluntad del aeropuerto de mejorar su imagen le lleva a realizar operaciones publicitarias. Este efecto es tanto mayor cuanto que el poder de mercado de los aeropuertos regionales es limitado y estos tienen interés en atraer a compañías aéreas que tengan la posibilidad de desarrollar su tráfico.

(123) Ryanair afirma además que el plan comercial aplicable a estos aeropuertos debe implicar que una parte de los costes fijos y de infraestructura se considere como costes no recuperables. Por otra parte, el horizonte para el plan comercial debe ser como mínimo de 15 años en lugar de la duración normal de 5 años.

(124) En este contexto, Ryanair sostiene que el planteamiento adoptado debe ser el de la «caja única». Basándose en la posición de la Comisión en su Decisión relativa al aeropuerto de Bratislava ([78]), considera que los ingresos no aeronáuticos, que representan aproximadamente el 50 % de los ingresos de un aeropuerto, revisten especial importancia para los aeropuertos regionales infrautilizados. La voluntad de desarrollar estos ingresos para cubrir tantos costes fijos como sea posible explica las sanciones previstas en los acuerdos firmados con Ryanair si esta última no cumple sus compromisos. La actividad de Ryanair aumenta el valor económico del aeropuerto, que puede beneficiarse de ella atrayendo a otras compañías aéreas.

(125) En opinión de Ryanair, el interés de los aeropuertos por celebrar acuerdos con una compañía aérea como ella se incrementa con los efectos de red que van unidos a la apertura de una ruta ([79]). Según Ryanair, el interés del aeropuerto de Angulema en celebrar un acuerdo con ella estaba tanto más claro cuanto que el único modelo alternativo se basaba en la apertura de rutas con obligaciones de servicio público operadas por compañías aéreas que utilizan aeronaves más pequeñas, como Twin Jet. No obstante, Ryanair subraya que esta segunda opción habría implicado un coste de oportunidad para el aeropuerto, ya que las compañías aéreas de gran tamaño generan un coste por pasajero más reducido.

(126) Ryanair también considera que la Comisión debería tener en cuenta las externalidades de red que su actividad genera. Un acuerdo celebrado con Ryanair actúa «como un imán» respecto a otras compañías aéreas que quieren beneficiarse de una mayor visibilidad y de infraestructuras de mejor calidad. Estos efectos de red tienen un impacto positivo en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos ([80]). Ryanair considera que la propia Comisión ya adoptó este enfoque en la Decisión relativa al aeropuerto de Bratislava ([81]). Por lo tanto, los aeropuertos tienen interés en celebrar un acuerdo con una compañía que asume compromisos en cuanto al tráfico.

(127) Ryanair precisa que los acuerdos que celebra no son exclusivos. Cualquier otra compañía aérea que ofrezca el mismo tipo de servicio que Ryanair puede obtener condiciones de actividad idénticas.

(128) Sobre el análisis de la rentabilidad, Ryanair aduce que los principios que adoptaría un inversor racional del sector privado son los siguientes ([82]):

— la apreciación debe efectuarse por etapas,

— no es obligatorio un plan empresarial *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,

---

([77]) Ryanair se refiere a la posición de la Comisión en la Decisión de 27 de enero de 2010, citada en la nota 69 a pie de página, considerando 111.

([78]) Véase la Decisión citada en la nota 69 a pie de página.

([79]) Ryanair incluye entre esos factores externos: 1) el hecho de que la apertura de una ruta con un aeropuerto regional envía una señal positiva a las demás compañías aéreas en cuanto a las perspectivas de rentabilidad; en este caso, Ryanair sostiene que la compañía Cityline estaba a punto de concluir un acuerdo con el aeropuerto de Angulema para establecer un servicio regular pocas semanas antes de que Ryanair pusiera fin a la ruta; 2) la presencia de una compañía aérea de gran tamaño permite generar servicios no aeronáuticos que, a su vez, contribuyen a generar más tráfico.

([80]) Los ingresos no aeronáuticos tenderían a aumentar en particular por el tiempo más largo que pasan en el aeropuerto pasajeros que no hacen escala. Esta característica puede atraer las cadenas comerciales que operan en los aeropuertos.

([81]) Véase la Decisión citada en la nota 69 a pie de página.

([82]) Principios que sustentan el análisis de la rentabilidad en las pruebas respecto al principio del inversor en una economía de mercado. Asuntos de ayudas estatales relativas a Ryanair, nota redactada por Oxera para Ryanair, 9 de abril de 2013.

— debe tenerse en cuenta la duración íntegra del acuerdo, incluidas las posibles ampliaciones,

— los flujos financieros futuros deben ser actualizados a fin de evaluar la rentabilidad de los acuerdos.

(129) La rentabilidad adicional que proporcionan los acuerdos celebrados por Ryanair con los aeropuertos debe evaluarse sobre la base de estimaciones de la tasa de rentabilidad interna o de medidas basadas en el valor actual neto.

c) Aplicación del principio del inversor prudente en una economía de mercado

(130) De forma general, Ryanair considera que el hecho de que la CCI de Angulema haya actuado verdaderamente como un inversor privado debido a su estatuto, de manera autónoma con relación al Estado, constituye en sí mismo una prueba de que se ha respetado el principio del inversor en una economía de mercado. El hecho de que la financiación de las inversiones del aeropuerto haya sido asumida por los miembros del SMAC es una prueba suplementaria de ello, ya que los propietarios del aeropuerto tienen interés en aumentar su valor.

(131) Ryanair destaca, en primer lugar, que la evaluación de las tasas aeroportuarias que abona debería efectuarse en función de sus escasas necesidades. En comparación con otras compañías aéreas, la compañía alega que su modelo económico requiere menos mostradores de facturación, equipos y servicios, que no hace escalas, reduce la duración y la intensidad de la asistencia en tierra para sus aparatos o que incrementa la productividad de las tripulaciones a fin de reducir la necesidad de recurrir a las prestaciones del aeropuerto.

(132) A continuación señala que, a efectos de la aplicación del principio del inversor en una economía de mercado, algunos aeropuertos europeos podrían sustituir al aeropuerto de Angulema debido a sus similitudes ([83]). A este respecto, Ryanair aporta un estudio comparativo que llega a la conclusión de que las cargas aplicadas por los aeropuertos de […], […], […] y […], que se consideran comparables al de Angulema, serían, por término medio, inferiores a las practicadas por el aeropuerto de Angulema ([84]).

Cuadro 11

Aeropuertos comparables al aeropuerto de Angulema

Características comparadas de los aeropuertos	Angulema	[…]	[…]	[…]	[…]
Población de la ciudad correspondiente	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Distancia hasta la ciudad (kilómetros)	14	12	45	46	11,5
Ciudad más importante en un radio de 150 km (número de habitantes)	Burdeos (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Aeropuerto importante más cercano (pasajeros en 2009)	Burdeos (3,3 millones)	[…] (1,8 millones)	[…] (7,7 millones)	[…] (2,8 millones)	[…] (19 millones)

(133) Ryanair afirma asimismo que las opciones elegidas por el aeropuerto de Angulema después de que se pusiera fin a la ruta a Londres Stansted permiten afirmar que el aeropuerto consideraba que un servicio comercial regular, operado por una compañía de bajo coste que lo uniera con el Reino Unido, era una solución creíble. A este respecto, se refiere al acuerdo celebrado con la sociedad SNC-Lavalin, a la que se le había dado mandato para poner en práctica un escenario de desarrollo agresivo.

(134) Ryanair sostiene, además, que un número de pasajeros garantizado, a lo cual se había comprometido, puede limitar el riesgo económico asumido por un aeropuerto. En consecuencia, dicha garantía justificaría un nivel de rentabilidad más bajo que el que exigiría un inversor privado que no disfrutara de esta cláusula.

([83]) Estas similitudes se basan en las características de los aeropuertos (situados a menos de 150 kilómetros de ciudades importantes y compitiendo con otros aeropuertos) y en los niveles de riqueza de las zonas alrededor de los mismos.

([84]) Las tasas aeroportuarias son, por término medio, durante el período estudiado, superiores en un […] % por rotación y de […] % por pasajero en el caso del aeropuerto de Angulema. No obstante, Oxera subraya que Ryanair no estuvo sujeta al pago de las tasas de aeropuerto en 2009.

(135) Ryanair observa también que el enfoque de la «caja única» ([85]) permitiría explicar que un aeropuerto intente maximizar sus ingresos reduciendo el nivel de las tasas aeroportuarias. En consecuencia, Ryanair discrepa de la apreciación según la cual un precio negativo no puede ser un precio de mercado. Considera que un nivel de tasa aeroportuaria negativo puede estar de acuerdo con el principio del inversor en una economía de mercado si el nivel anticipado de los ingresos no aeronáuticos es suficientemente alto. En el presente caso, Ryanair considera que un inversor privado podía razonablemente suponer que los ingresos no aeronáuticos, que eran nulos, aumentarían debido al tráfico que se podía generar ([86]).

(136) Sostiene que este enfoque se ve reforzado por la particularidad de la situación del aeropuerto de Angulema. Considera que un inversor en una economía de mercado debería considerar los costes de infraestructura y los costes operativos fijos como costes irrecuperables. Con más razón en este caso, ya que el aeropuerto de Angulema podría sufrir la competencia del tren de alta velocidad ([87]). Además, Ryanair afirma que, si bien el cierre del aeropuerto hubiera podido ser otra opción, el valor de mercado del activo neto de los costes de cierre no habría sido significativo. A su juicio, dichos costes irrecuperables no deberían tenerse en cuenta.

(137) Además, considerando que se compromete a garantizar un nivel mínimo de tráfico so pena de sanciones, Ryanair considera que cualquier oferta comercial constituye una mejora de la situación de un aeropuerto de las características del de Angulema. La única condición es que sus ingresos marginales sean superiores a sus costes marginales, lo que distinguiría la situación del aeropuerto de Angulema de la analizada por el Tribunal de Justicia en la sentencia Chronopost ([88]). En consecuencia, Ryanair afirma que, en el presente caso, un inversor privado en una economía de mercado no buscaría necesariamente un rendimiento de la inversión por lo que se refiere a las infraestructuras preexistentes. En opinión de Ryanair, dicho inversor tampoco exigiría que la compañía aérea cocontratante participase en la cobertura de los costes operativos anteriores al acuerdo.

(138) Por último, Ryanair afirma que las decisiones tomadas por el aeropuerto de Angulema no la concernían especialmente.

(139) En primer lugar, este sería el caso de las decisiones destinadas a adaptar el aeropuerto de Angulema. De hecho, las inversiones, en su mayoría, fueron realizadas antes de su llegada. Del mismo modo, subraya que en muchos casos los contratos para contratar personal se firmaron o prorrogaron después de su partida. Por lo tanto, esas decisiones corresponden al proyecto más amplio de situar el aeropuerto de Angulema en el mercado de las compañías aéreas de bajo coste ([89]). Las decisiones adoptadas posteriormente por el SMAC tras la salida de Ryanair, tales como la elección del escenario continuado por la sociedad SNC-Lavalin, son prueba de ello.

(140) Por último, Ryanair subraya que el artículo 3 del contrato de servicios aeroportuarios estipulaba que las condiciones de explotación que se le habían concedido podían darse a cualquier otra compañía. Afirma que el nivel de las tasas aeroportuarias había sido publicado por el aeropuerto de Angulema.

d) Observaciones relativas a los pagos abonados a AMS

(141) Ryanair rechaza la apreciación preliminar de la Comisión según la cual las ayudas abonadas a AMS constituyen un coste para el aeropuerto, ya que este enfoque no tiene en cuenta el valor de los servicios prestados por AMS al aeropuerto. Considera por otra parte que, a efectos del análisis del operador en una economía de mercado, hay que distinguir entre la compra de servicios de marketing de valor a precios de mercado y un contrato conexo aeropuerto-compañía aérea.

(142) En apoyo de su argumentación, Ryanair presenta un análisis que compara los precios practicados por AMS con los que proponen, para servicios comparables, otros sitios web de viaje ([90]). Se deriva de este análisis que los precios practicados por AMS estaban por debajo de la media o en la franja media de los precios facturados por los sitios web de referencia.

(143) En opinión de Ryanair, esto demuestra que los precios de AMS se ajustan a los precios del mercado y que la decisión de un aeropuerto público de comprar los servicios de AMS cumple el criterio del operador en una economía de mercado. Por otro lado, Ryanair aporta elementos que deben acreditar la existencia de servicios prestados a los aeropuertos en el marco de los contratos con AMS, con objeto de demostrar el valor de dichos servicios para los aeropuertos.

([85]) Véase el considerando 124 de la presente Decisión.

([86]) Ryanair menciona la posibilidad, para dicho inversor, de tomar como ejemplo el caso del aeropuerto de La Rochelle, que considera similar.

([87]) La decisión de abrir la línea Angulema-Burdeos se tomó en julio de 2006 y la de construir la línea Tours-Angulema, en junio de 2009.

([88]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 2003, asuntos acumulados C-83/01 P, C-93/01 P y C-94/01 P, Chronopost SA, Rec. 2008, p. I-6993. Ryanair admite, no obstante, que tal planteamiento debería matizarse si los costes fijos aumentan considerablemente por encima de un cierto umbral de actividad. En este supuesto, considera que sería más apropiado tener en cuenta el valor actual neto durante un período más largo.

([89]) Ryanair considera que estas inversiones también se habrían realizado en su ausencia, en la medida en que las inversiones en infraestructura se realizaron a pesar del escaso número de pasajeros.

([90]) Oxera, «Are prices set by AMS in line with the market rate?», elaborado para Ryanair, 20 de diciembre de 2013.

(144) En opinión de Ryanair, si, pese a su oposición a este planteamiento, la Comisión insistiera en someter los acuerdos de AMS y los acuerdos relativos a los servicios aeroportuarios de Ryanair a un único criterio del operador en una economía de mercado, el valor de los servicios prestados por AMS a los aeropuertos no debería subestimarse.

(145) Además, Ryanair menciona las conclusiones de diversos informes que confirman que dispone de una marca paneuropea fuerte y en condiciones de generar un suplemento para sus servicios de publicidad.

(146) Ryanair también presentó un informe elaborado por su asesor económico, Oxera, sobre los principios que deben aplicarse a un criterio de rentabilidad del operador en una economía de mercado que abarca tanto los acuerdos sobre servicios aéreos celebrados entre Ryanair y los aeropuertos como los acuerdos sobre marketing celebrados entre AMS y dichos aeropuertos ([91]). Ryanair señala que esto no cuestiona en absoluto su postura según la cual los acuerdos de AMS y los acuerdos sobre servicios aéreos deben estar sujetos a distintos criterios a efectos de la apreciación del criterio del operador en una economía de mercado.

(147) En dicho informe se indica que los ingresos generados por AMS deben incluirse en los ingresos a efectos de un análisis conjunto de la rentabilidad, mientras que los gastos de AMS deben imputarse a los costes. Para ello, el informe propone un método basado en los flujos de tesorería que prevea que los gastos relativos a AMS se traten como gastos de funcionamiento adicionales.

(148) Según el informe, las actividades de marketing contribuyen a la creación y al aumento del valor de la marca, lo que puede generar actividad y beneficios no solo durante la vigencia del contrato de marketing, sino también después de su finalización. Este sería el caso, en particular, cuando en virtud de un acuerdo con Ryanair, otras compañías aéreas se establezcan en el aeropuerto, atrayendo a su vez operadores comerciales y aumentando así los ingresos no aeronáuticos del aeropuerto. En opinión de Ryanair, si la Comisión lleva a cabo un análisis conjunto de la rentabilidad, estos beneficios deberán tenerse en cuenta al tratar los gastos relativos a AMS como gastos de funcionamiento adicionales; los beneficios adicionales se calcularán después de deducir los pagos de AMS.

(149) Además, Ryanair considera que un valor final podría incluirse en los beneficios adicionales previstos al término de la vigencia del acuerdo sobre servicios aéreos a fin de tener en cuenta el valor generado tras la expiración del acuerdo. El valor final podría adaptarse, basándose en una hipótesis prudente, sobre la posibilidad de una prórroga del acuerdo con Ryanair o de que condiciones similares se acuerden con otras compañías. Ryanair considera que, de este modo, sería posible estimar un límite inferior para los beneficios generados conjuntamente por el acuerdo celebrado con AMS y por el acuerdo sobre servicios aéreos, teniendo en cuenta el carácter incierto de los beneficios adicionales tras la expiración del acuerdo sobre servicios aéreos.

(150) En apoyo de este planteamiento, el mencionado informe resume los resultados de estudios sobre los efectos de la publicidad en el valor de una marca. Estos estudios reconocen que la publicidad puede aumentar el valor de una marca y fidelizar más a la clientela. Según el informe, la publicidad en ryanair.com aumentaría, en particular, la visibilidad de la marca en el caso de un aeropuerto. El informe añade que los aeropuertos regionales más pequeños que quieran aumentar su tráfico pueden, en particular, aumentar el valor de su marca celebrando acuerdos publicitarios con AMS.

(151) El informe indica que el enfoque basado en los flujos de tesorería es preferible a un enfoque basado en la capitalización, en el que los gastos relativos a AMS fuesen tratados como gastos de capital en un activo inmaterial (es decir, el valor de la marca del aeropuerto). Los gastos de marketing se registrarían como activo inmaterial y posteriormente se amortizarían a lo largo de la duración de utilización de este activo, previendo un valor residual cuando expire el acuerdo relativo a los servicios aeroportuarios. Sin embargo, este enfoque no tiene en cuenta los beneficios adicionales que obtiene el aeropuerto por la firma del acuerdo relativo a los servicios aéreos con Ryanair y también es difícil estimar el valor de dicho activo inmaterial debido a los gastos de la marca y a la larga duración de la utilización del activo.

6.3. **Observaciones de AMS**

(152) AMS no acepta que el contrato de servicios de marketing que celebró con el aeropuerto de Angulema pueda constituir una ayuda estatal. Este contrato no le confiere ninguna ventaja selectiva.

6.3.1. *Apreciación conjunta de una ventaja económica concedida a Ryanair y AMS*

(153) AMS señala que tiene un verdadero objeto social que consiste en prestar servicios de marketing en internet. Afirma que la mayor parte de su actividad está destinada a valorizar el espacio publicitario presente en la página web de Ryanair.

([91]) Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?», elaborado para Ryanair, 17 de enero de 2014.

(154) Por otra parte, observa que Ryanair ha optado por colaborar con otras estructuras intermedias para comercializar otros espacios publicitarios.

(155) De ello se deduce que no conviene considerar que debe procederse a una apreciación conjunta de una posible ventaja económica en beneficio de Ryanair y AMS.

6.3.2. *Apreciación conjunta del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing*

(156) AMS considera que el aumento del número de pasajeros que utilizan los servicios de Ryanair no es la única ventaja de la que se beneficia el aeropuerto de Angulema debido al acuerdo de servicios de marketing. Por una parte, observa que el contrato celebrado por el aeropuerto con AMS es distinto del contrato celebrado con Ryanair. Por otra, destaca que Ryanair promueve sus servicios por sus propios medios. Por tanto, el aeropuerto de Angulema no contribuye a la promoción de los servicios de Ryanair al celebrar un contrato de servicios de marketing con AMS.

(157) A título ilustrativo, AMS observa que el índice de ocupación de los vuelos de Ryanair es invariablemente del […] % de promedio, independientemente de la celebración de un contrato de servicios de marketing con esta compañía. Además, AMS señala que los ingresos de los que Ryanair se beneficia son idénticos para todos los pasajeros, ya sea con destino u origen en un aeropuerto determinado.

(158) De forma general, AMS señala que los esfuerzos en materia publicitaria pueden beneficiar a los mismos proveedores de espacio publicitario ([92]). En el presente caso, esta externalidad se manifiesta en la creciente popularidad de la página web de Ryanair, con independencia de que la persona en el origen de la operación publicitaria sea pública o privada. Igual que un inversor privado no se abstiene de realizar una inversión porque cabe la posibilidad de que otros puedan beneficiarse de ello, AMS considera que el aeropuerto de Angulema no tuvo en cuenta el hecho de que Ryanair se beneficiaría también de su inversión publicitaria.

(159) AMS considera que, en este caso, Ryanair desempeñó un papel de vanguardia ya que la mayor parte de las aerolíneas comercializan ahora el espacio disponible en su sitio web. Sin embargo, considera que el sitio web de Ryanair tiene la particularidad de poseer un valor excepcional ([93]). Por lo tanto, no es comparable con el de otras compañías aéreas.

6.3.3. *Criterio del inversor prudente en una economía de mercado*

6.3.3.1. Existencia de una ventaja a favor de AMS

(160) AMS considera que no se beneficia de ninguna ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. En efecto, afirma que sus servicios van dirigidos tanto a entidades privadas como públicas. Por consiguiente, habría podido beneficiarse de la misma medida con una empresa privada. Añade que no obliga a los aeropuertos a comprar sus servicios de marketing ([94]) y que el espacio publicitario que vende es un recurso escaso objeto de una importante demanda.

6.3.3.2. Relación entre los servicios de AMS y las necesidades de sus compradores

(161) AMS considera que efectuar operaciones publicitarias representa una necesidad para los aeropuertos regionales. Su objetivo es aumentar la visibilidad de los servicios que ofrecen. Añade que los grandes centros de operaciones aeroportuarios (*hubs*), empiezan a considerar también que es aconsejable proceder a esas campañas publicitarias. El beneficio resultante en cuanto a imagen es beneficioso para los aeropuertos en cuestión ([95]). A este respecto, AMS afirma que estos gastos representan una inversión estratégica comparable a las efectuadas por empresas tales como Coca-Cola o McDonald's o Nike.

(162) Esta inversión es tanto más determinante cuanto que los aeropuertos tienden a generar cerca de la mitad de sus ingresos con actividades no aeronáuticas. En el presente caso, el aeropuerto de Angulema tenía tanto más interés en generar un tráfico constituido por una clientela internacional cuanto que el tráfico regular de pasajeros era prácticamente inexistente. Por el contrario, AMS considera que Ryanair no tenía ningún interés en contribuir a estas inversiones publicitarias ya que no obtiene ningún ingreso adicional de los pasajeros de llegada o de salida.

([92]) AMS cita el ejemplo de una campaña publicitaria difundida en un periódico que confirma su función de apoyo para llevar a cabo estas operaciones de marketing, lo que le permite, por consiguiente, incrementar sus tarifas o vender más espacios publicitarios, o una marca de soda, cuyas campañas publicitarias incrementarían las ventas de un distribuidor.

([93]) AMS basa su apreciación en un informe realizado por la sociedad Zénobie Conseil en mayo de 2011. Observa, además, que el sitio web de Ryanair contabiliza 4 500 millones de páginas vistas al año, con el 80 % de visitantes de acceso directo, un porcentaje de aumento del 17 %, una duración media de visita de 9 minutos y 36 segundos por visitante y una elevada capacidad para detectar a los posibles clientes.

([94]) La sociedad AMS señala que muchos aeropuertos deciden no hacer publicidad en el sitio web de Ryanair.

([95]) Aumento del tráfico de entrada a través de la compañía aérea en cuyo sitio web se efectúa la operación publicitaria o cualquier otra compañía aérea; aumento de los ingresos no aeronáuticos mediante instalación de operadores comerciales.

(163) AMS afirma a continuación que la promoción de la «marca» de los aeropuertos, en particular por lo que respecta a los aeropuertos regionales, se ha convertido en una práctica extendida. A este respecto, se refiere a la voluntad de incrementar el valor del aeropuerto y su visibilidad para que este sea un destino elegido por los viajeros, al hecho de que estas inversiones son económicamente racionales para los inversores tanto públicos como privados, al hecho de que estas inversiones proceden también de centros de operaciones (*hubs*), al hecho de que los aeropuertos tienen interés en aumentar los pasajeros de llegada, y al hecho de que lo que distingue los aeropuertos regionales de los centros de operaciones es que los primeros no disfrutan de la misma visibilidad internacional. Esta estrategia es independiente de la compañía aérea elegida por los viajeros ya que los aeropuertos definen sus inversiones de marketing en función de la capacidad de los espacios publicitarios para detectar sus potenciales clientes.

6.3.3.3. Sobre el precio de los servicios prestados por AMS

(164) AMS afirma que sus tarifas en relación con el aeropuerto de Angulema corresponden a precios de mercado. Mediante una comparación con los contratos celebrados con los aeropuertos de […] y […], sostiene que no practica ninguna discriminación entre clientes aeroportuarios y no aeroportuarios. Además, considera que la valoración del espacio disponible en el sitio web de Ryanair ([96]) también puede demostrar que el precio de la prestación proporcionada al aeropuerto de Angulema corresponde a un precio de mercado.

(165) AMS señala que la Comisión consideró, en su Decisión sobre el aeropuerto de Bratislava citada en el considerando 111 de la presente Decisión, que no podía excluirse que un determinado valor pudiera estar vinculado a la mera presencia del nombre de un aeropuerto en el sitio web de Ryanair a partir del momento en que el aeropuerto se menciona como destino.

(166) Además, AMS señala que su régimen tarifario es objetivo y está disponible en su sitio web ([97]). Los precios aplicados al contrato celebrado con el aeropuerto de Angulema se inscriben en este marco. Fueron determinados en función del tipo de página en cuestión ([98]), en función del tipo de colocación elegido ([99]), del número de visitantes diarios y del número de rutas con destino y salida en el aeropuerto.

(167) Por último, AMS afirma que los servicios que presta son más eficaces, porque son más específicos que los prestados mediante otros soportes publicitarios tradicionales como un periódico. Esto es tanto más cierto cuanto que la publicidad que propone en el sitio web de Ryanair es «fija», mientras que otros sitios web tienen un sistema de rotación, y que los precios previstos por el contrato de marketing celebrado con el aeropuerto de Angulema se calcularon sobre una base tarifaria de 2007 cuando el tráfico del sitio web británico de Ryanair aumentó en un 55 % entre 2008 y 2012.

6.4. **Observaciones de *Transport & Environment***

(168) Las observaciones presentadas por esta organización no gubernamental en el marco del presente procedimiento se limitaron a cuestionar el fundamento de las nuevas Directrices aéreas, así como el de las decisiones adoptadas por la Comisión en el sector aéreo, debido a su impacto en el medio ambiente.

7. **OBSERVACIONES DE FRANCIA SOBRE LOS COMENTARIOS DE LAS PARTES INTERESADAS**

(169) Las autoridades francesas indicaron que no deseaban formular más observaciones sobre los comentarios de las partes interesadas.

8. **EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA A LOS OPERADORES SUCESIVOS DEL AEROPUERTO**

8.1. **Existencia de una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE**

(170) A tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

([96]) AMS se basa en un informe realizado por Mindshare Ireland en junio de 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Página inicial o página que menciona los destinos.
([99]) Enlace en internet, anuncios (*banner*), texto en forma de párrafos, tamaño de la publicidad.

(171) La calificación de una medida nacional como ayuda estatal supone, pues, que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas: 1) que el beneficiario o beneficiarios sean empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE; 2) que la medida en cuestión se otorgue mediante recursos estatales y sea imputable al Estado; 3) que la medida conceda una ventaja selectiva a su beneficiario o beneficiarios, y 4) que la medida en cuestión falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar los intercambios comerciales entre Estados miembros.

8.1.1. *Nociones de empresa y de actividad económica*

(172) A efectos de determinar si las subvenciones mencionadas anteriormente constituyen ayudas estatales, procede determinar si sus beneficiarios son empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(173) La Comisión recuerda, a este respecto, que es jurisprudencia reiterada que el concepto de empresa abarca cualquier entidad dedicada a una actividad económica, independientemente de su personalidad jurídica y de su modo de financiación ([100]). Por otra parte, constituye una actividad económica cualquier actividad que consista en ofrecer bienes o servicios en un mercado determinado ([101]).

(174) En su sentencia sobre el aeropuerto de Leipzig-Halle, el Tribunal de Justicia confirmó que la explotación de un aeropuerto con un objetivo comercial y la construcción de una infraestructura aeroportuaria constituyen una actividad económica ([102]). Cuando un operador aeroportuario lleva a cabo actividades económicas, independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación, constituye una empresa según lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por tanto, se aplican las normas del Tratado relativas a las ayudas estatales ([103]).

(175) En el caso que nos ocupa, la Comisión observa que las infraestructuras cuyas inversiones se financiaron mediante subvenciones públicas, que abarcan en particular la extensión de la pista y las obras de la terminal, fueron objeto de una explotación comercial por los sucesivos gestores del aeropuerto. Estos gestores facturaron la utilización de dichas infraestructuras.

(176) La financiación de estas infraestructuras aeroportuarias, así como las posibles ayudas de funcionamiento están, por tanto, destinadas esencialmente a contribuir a la financiación de la actividad económica de explotación comercial del aeropuerto ejercida por los sucesivos gestores. De lo anterior se desprende que las entidades que gestionen esta infraestructura constituyen empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8.1.1.1. Entidades que ejercen la actividad económica de explotación del aeropuerto

(177) La Comisión recuerda, en primer lugar, que la CCI-aeropuerto fue la única encargada de la gestión y, por consiguiente, de la explotación comercial del aeropuerto de Angulema desde 2002 hasta 2006.

(178) Por lo que se refiere a los períodos posteriores a 2006, la Comisión recuerda que puede considerarse que dos entidades jurídicas distintas pueden realizar juntas una actividad económica a efectos de la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales cuando ofrezcan efectivamente, de manera conjunta, bienes o servicios en determinados mercados. Por el contrario, una entidad que no suministra por sí misma bienes o servicios en un mercado no se considera una empresa por el mero hecho de detentar participaciones, aunque sean de control, cuando dicha tenencia de participaciones solo da lugar al ejercicio de los derechos vinculados a la condición de accionista o de socio ([104]). Por lo que respecta al período 2007-2011, la Comisión considera que el SMAC y la CCI-aeropuerto han ejercido conjuntamente la explotación comercial del aeropuerto de Angulema. En efecto, los ingresos comerciales de la actividad de prestación de servicios aeroportuarios eran definidos y cobrados por la CCI-aeropuerto, que se encargaba también de la gestión operativa de la plataforma. Al mismo tiempo, el SMAC tenía competencia para implicar al aeropuerto frente a terceros desde el punto de vista comercial. El SMAC también era competente, desde el punto de vista operativo y financiero, en lo que respecta a las inversiones de tipo comercial en

([100]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 18 de junio de 1998, asunto C-35/96, Comisión/Italia, p. I-3851, apartado 36; de 23 de abril de 1991, asunto C-41/90, Höfner y Elser, p. I-1979, apartado 21; de 16 de noviembre de 1995, asunto C-244/94, Fédération française des sociétés d'assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, p. I-4013, apartado 14, y de 11 de diciembre de 1997, asunto C-55/96, Job Centre, p. I- 7119, apartado 21.

([101]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de junio de 1987, asunto 118/85, Comisión/Italia, p. 2599, apartado 7; de 18 de junio de 1998, asunto C-35/96, Comisión/Italia, p. I-3851, apartado 36, y de 12 de septiembre de 2000, asuntos acumulados C-180/98 a C-184/98, Pavlov y otros, p. I-6451, apartado 75.

([102]) Sentencias de 24 de marzo de 2011, asunto T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH y Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisión, y asunto T-443/08, Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión (caso «Aeropuerto de Leipzig-Halle»), p. II-1311, confirmadas por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 19 de diciembre de 2012, asunto C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen y Flughafen Leipzig-Halle/Comisión, aún no publicada en la Recopilación, apartados 42 y 43; véanse también la sentencia del Tribunal General de 12 de diciembre de 2000, asunto T-128/98, Aéroports de Paris/Comisión, p. II-3929, confirmada por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 24 de octubre de 2002, asunto C-82/01 P, Aéroports de Paris/Comisión, p. I-9297, y la sentencia del Tribunal General de 17 de diciembre de 2008, asunto T-196/04, Ryanair/Comisión, II-3643, apartado 88.

([103]) Véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de febrero de 1993, asuntos acumulados C-159/91 y C-160/91, Poucet/AGV y Pistre/Cancave, p. I-637.

([104]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006, asunto C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, p. I-289, apartados 107 a 118 y 125.

el recinto del aeropuerto. El SMAC participó directamente en la prestación de servicios aeroportuarios, contribuyendo, en particular, a la gestión comercial del aeropuerto durante ese período, por ejemplo al celebrar los acuerdos de 2008.

(179) Del mismo modo, la Comisión observa que la transferencia de la gestión del aeropuerto de Angulema a SNC-Lavalin a partir del 1 de enero de 2012 no implicó la desvinculación del SMAC. En efecto, en virtud del marco contractual establecido por el contrato público de 6 de julio de 2011, determinadas obligaciones siguieron, durante el período en cuestión, a cargo del SMAC.

(180) En primer lugar, el SMAC es el único responsable de las decisiones relativas a las inversiones. Financia los gastos relacionados ([105]), aunque son indisociables de la actividad de explotación del aeropuerto ([106]). En segundo lugar, el SMAC asume una parte importante del riesgo de explotación en la medida en que garantiza, hasta un límite máximo anual, el equilibrio de las cuentas del aeropuerto ([107]). Por último, el SMAC expresó su intención de financiar directamente la ayuda a las compañías aéreas destinada a aplicar la política comercial del aeropuerto orientada hacia el restablecimiento de la línea aérea entre el aeropuerto de Angulema y las Islas Británicas.

(181) Por lo tanto, la Comisión considera que el SMAC conserva, durante el período que empieza el 1 de enero de 2012, la calidad de operador conjunto del aeropuerto.

(182) En consecuencia, la Comisión estima que la actividad económica de explotación comercial del aeropuerto de Angulema recayó sucesivamente en los tres grupos de entidades siguientes:

— la CCI-aeropuerto para el período 2002-2006,

— conjuntamente, el SMAC y la CCI-aeropuerto durante el período 2007-2011, y

— conjuntamente, el SMAC y SNC-Lavalin a partir del 1 de enero de 2012.

8.1.1.2. Ejercicio de la autoridad pública

(183) La Comisión recuerda que no todas las actividades de un gestor aeroportuario tienen necesariamente un carácter económico. Normalmente, no tienen carácter económico las actividades derivadas del ejercicio de prerrogativas de la autoridad pública.

a) Sistema nacional de financiación de las misiones propias del Estado en los aeropuertos franceses

(184) Diversas funciones ejercidas por los operadores sucesivos del aeropuerto de Angulema, relativas a la seguridad del tráfico aéreo y a la protección del medio ambiente, corrieron a cargo, por lo que respecta al componente financiero, de las autoridades públicas entre 2002 y 2012. Esta financiación entra en el ámbito del presente procedimiento de investigación formal.

(185) A este respecto, Francia ha hecho referencia al sistema general de financiación de las misiones propias del Estado en los aeropuertos franceses, establecido en la legislación nacional y que se presenta a continuación.

(186) Este sistema se basa en una exacción fiscal, la tasa aeroportuaria, así como en un mecanismo complementario. Los antecedentes y las modalidades de estos dispositivos, así como el ámbito de las misiones que financian se describen a continuación.

(187) En 1998, el Consejo de Estado estimó, en su sentencia SCARA ([108]) que las misiones de protección y de seguridad en los aeropuertos eran misiones propias de la responsabilidad del Estado y que, por este motivo, no podían correr a cargo de los usuarios de los aeropuertos mediante tasas. A raíz de esta sentencia, la Ley nº 98-1171, de 18 de diciembre de 1998, relativa a la organización de determinados servicios de transporte aéreo, y el artículo 136 de la Ley nº 98-1266, de 30 de diciembre de 1998 (Ley de presupuestos para 1999) ([109]), instauraron la tasa aeroportuaria a partir del 1 de julio de 1999. Se trata de un impuesto destinado a financiar solo determinados gastos, a saber, los costes de las misiones que Francia considera propias de la responsabilidad del Estado en los aeropuertos. Las citadas disposiciones instauraron también un mecanismo complementario de financiación de estas misiones. Los tipos de misiones financiadas por la tasa aeroportuaria y el mecanismo complementario de financiación, las modalidades de la tasa aeroportuaria y las del mecanismo complementario se presentan sucesivamente a continuación.

([105]) Artículo 11 del Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas.
([106]) Sentencia sobre el Aeropuerto de Leipzig-Halle, apartado 107, citada en la nota 102 a pie de página.
([107]) Artículo 15 del Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas.
([108]) Sentencia del Consejo de Estado, de 20 de mayo de 1998, Syndicat des Compagnies aériennes autonomes (SCARA).
([109]) Ahora codificada en el artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos.

(188) La legislación francesa, desarrollada por la normativa, define con precisión las tareas que pueden optar a la financiación por la tasa aeroportuaria. Se trata del salvamento y lucha contra incendios de las aeronaves, la prevención del peligro que supone la fauna silvestre ([110]), la inspección y control del equipaje de bodega, la inspección y control de los pasajeros y del equipaje de cabina, el control de los accesos comunes a la zona reservada ([111]), las medidas de control medioambiental ([112]), así como el control de fronteras automatizado mediante identificación biométrica. La referencia al control de fronteras automatizado mediante identificación biométrica fue introducida en la legislación en 2008. Por lo demás, el ámbito de las misiones que pueden optar a financiación mediante la tasa aeroportuaria no ha cambiado desde el establecimiento de este mecanismo y se corresponde con las obligaciones recogidas en la sentencia SCARA. Diversas normativas, nacionales y europeas, precisan las obligaciones de los operadores aeroportuarios en cuanto al cumplimiento de dichas misiones. Por ejemplo, en cuanto al salvamento y lucha contra incendios en las aeronaves, estos textos especifican claramente los medios humanos y materiales de los que se tiene que disponer en función de las características del aeropuerto.

(189) En el caso de un aeropuerto determinado, cualquier compañía aérea que utilice el aeropuerto debe pagar la tasa aeroportuaria. Se calcula en función del número de pasajeros y la masa de carga y correo embarcados por la compañía. La tarifa de la tasa de aeropuerto por pasajero o tonelada de carga o de correo se fija anualmente, en cada aeropuerto, en función de los costes previstos derivados de la ejecución de las misiones financiadas por el dispositivo.

(190) Los operadores de aeropuertos elaboran una declaración anual de costes y tráfico. Dicha declaración recoge, para el año anterior, los niveles de tráfico y los costes de las misiones de seguridad y protección ([113]) observados, así como los importes recibidos en concepto de tasa aeroportuaria y del mecanismo complementario para financiar estas misiones. Incluye además previsiones de tráfico, costes e ingresos relativos a las misiones de seguridad y protección para el año en curso y los dos años siguientes. Estas declaraciones son objeto de verificaciones por parte de las autoridades administrativas, que pueden, en particular, efectuar controles *in situ*. La tarifa de la tasa se fija luego, sobre esta base, por orden interministerial.

(191) En la medida en que el cálculo de la tarifa de la tasa se hace sobre la base de previsiones de costes y tráfico, se estableció un mecanismo de ajuste *a posteriori* con el fin de garantizar que el producto de la tasa aeroportuaria más, en su caso, la financiación concedida a tenor del mecanismo complementario descrito a continuación, no exceda los costes realmente sufragados en el marco de las misiones en cuestión. Dichos costes incluyen los gastos de funcionamiento y de personal ocasionados por la ejecución de dichas misiones, las dotaciones a las amortizaciones correspondientes a las inversiones realizadas en el marco de dichas misiones, así como la parte de los gastos generales relacionados con estas misiones ([114]). Los gestores deben llevar una cuenta plurianual de los ingresos procedentes de la tasa de aeropuerto y del mecanismo complementario, así como de los gastos derivados de las misiones correspondientes. Tan pronto como se constata un saldo positivo, se traslada a las cuentas acumuladas de ejercicios anteriores, de lo cual puede resultar un saldo positivo o negativo. Este saldo se tiene en cuenta a la hora de fijar la tarifa de la tasa para el año siguiente. Por otra parte, a cada saldo positivo se le asignan gastos financieros a cargo del operador.

(192) Desde su creación, el mecanismo de financiación mediante la tasa aeroportuaria tuvo que completarse con un mecanismo complementario. En efecto, los costes de protección y seguridad no son proporcionales al tráfico aéreo, a diferencia de los ingresos de la tasa aeroportuaria. En este contexto, se observó que, en los aeropuertos de bajo tráfico, habría sido necesario fijar el importe de la tasa aeroportuaria en un nivel alto y que se consideraba difícilmente asumible por los usuarios, para equilibrar los costes de protección y seguridad. En estos aeropuertos, por tanto, se previó la posibilidad de fijar la tasa aeroportuaria a un nivel inferior al necesario para cubrir los costes y de recurrir a un mecanismo de financiación complementaria para financiar, en caso necesario, las misiones que pudieran optar a la financiación mediante la tasa aeroportuaria.

(193) A este respecto, varios dispositivos complementarios se han ido sucediendo. En un primer momento, las autoridades francesas recurrieron a un fondo especial, el Fondo de Intervención para los Aeropuertos y el Transporte Aéreo (FIATA), creado junto con la tasa aeroportuaria y, como ella, por la Ley nº 98-1266, de 30 de diciembre de 1998, citado anteriormente. Este Fondo, financiado mediante una cuota de la tasa de aviación civil, sustituyó al Fondo de Compensación de los Transportes Aéreos (FPTA), inicialmente dedicado a financiar las rutas aéreas útiles para el desarrollo regional y la ordenación del territorio. La financiación por el FIATA cubría las mismas misiones que las financiadas por el FPTA y se amplió para incluir las misiones cubiertas por la tasa aeroportuaria para complementar esta última en el caso de los pequeños aeropuertos. Concretamente, las misiones del FIATA se repartían esencialmente en dos secciones distintas: una sección «aeropuertos», para la cobertura complementaria de las

([110]) El peligro que supone la fauna silvestre incluye en especial el peligro aviar, que se manifiesta con colisiones entre aeronaves y volátiles y pone en peligro la seguridad de las personas y de los bienes a bordo de las aeronaves.

([111]) La ejecución de esta misión podrá incluir, por ejemplo, la colocación y mantenimiento de vallas que delimiten la zona pública y la reservada, o bien la creación de sistemas de videovigilancia en los alrededores de la zona reservada.

([112]) Esta misión comprende, entre otras cosas, la medición del ruido, si procede, en relación con las trayectorias de las aeronaves, así como controles de la calidad del aire y del agua en el entorno de los aeropuertos.

([113]) Se entienden como misiones que pueden optar a la financiación mediante la tasa aeroportuaria, tal como se indicó anteriormente.

([114]) Los gastos generales están relacionados principalmente con las funciones de apoyo, como la gestión de los recursos humanos, los asuntos financieros, el control financiero de las inversiones, las compras, los sistemas informáticos no dedicados, la dirección jurídica, los servicios generales, la dirección general, las funciones de contabilidad y el control de la gestión.

misiones de protección y de seguridad en los pequeños aeropuertos, y una sección «transporte aéreo», para las subvenciones a las rutas aéreas útiles para el desarrollo regional y la ordenación del territorio. Las decisiones de abonar las subvenciones del FIATA para la financiación adicional de las misiones de protección y seguridad se adoptaban previo dictamen de un comité de gestión de la sección «aeropuertos» del FIATA.

(194) En 2005, se suprimió el FIATA y la financiación correspondiente fue asumida directamente por el presupuesto del Estado durante dos años, según los mismos principios de funcionamiento que implicaban, en particular, el dictamen de un Comité de gestión. A partir de 2008, el Estado sustituyó este mecanismo por un incremento de la tasa aeroportuaria, cuyo efecto era fijar la tasa a un nivel superior a lo necesario para cubrir los costes de las misiones de seguridad y protección para determinados aeropuertos. Este excedente se redistribuye a los aeropuertos más pequeños para complementar el producto de la tasa aeroportuaria que se recauda.

(195) Como ya se señaló, los informes anuales de los titulares de instalaciones aeroportuarias que son objeto de verificaciones por parte de las autoridades administrativas indican los costes previstos y constatados, así como los ingresos previstos y constatados, que proceden tanto de la tasa aeroportuaria como del mecanismo complementario. De la misma manera, las cuentas anuales llevadas por los gestores, sobre cuya base se calcula el saldo de los costes y de los ingresos reales que, si es positivo, da lugar a un ajuste a la baja de la tasa y la asignación de gastos financieros a cargo de los gestores, incluyen a la vez el producto de la tasa aeroportuaria y los fondos recibidos en virtud del mecanismo complementario. El mecanismo de declaración, control y adaptación *a posteriori*, destinado a evitar el pago de recursos públicos superiores a los costes realmente asumidos, se aplica, por consiguiente, tanto a la tasa aeroportuaria como al mecanismo complementario.

b) Evaluación del sistema general de financiación de las misiones propias del Estado encomendadas a los aeropuertos franceses

(196) Como recordó la Comisión en las nuevas Directrices, el Tribunal de Justicia manifestó que las actividades cuya responsabilidad, en principio, incumben al Estado en el ejercicio de sus competencias oficiales como autoridad pública, no son de carácter económico ni entran, en general, en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales ([115]). Según las nuevas Directrices ([116]), se considera, en general, que actividades como el control del tráfico aéreo, la policía, las aduanas, la lucha contra incendios, las medidas destinadas a proteger a la aviación civil contra los actos de intervención ilícita, así como las inversiones en las infraestructuras y los equipos necesarios para llevar a cabo esas actividades, no tienen carácter económico.

(197) Por otra parte, las nuevas Directrices precisan que, para no ser constitutiva de ayuda estatal, la financiación pública de actividades no económicas debe limitarse estrictamente a la compensación de los costes generados por las mismas, y no debe dar lugar a una discriminación indebida entre aeropuertos. Las Directrices precisan respecto de este segundo requisito que, aunque es lógico, en virtud de un ordenamiento jurídico determinado, que aeropuertos civiles tengan que sufragar ciertos costes inherentes a su explotación, a diferencia de otros aeropuertos civiles, estos últimos podrían beneficiarse de una ventaja, al margen de que dichos costes estén o no vinculados a una actividad considerada, en general, sin carácter económico ([117]).

(198) Las actividades financiadas por el sistema general de financiación de las misiones propias del Estado en los aeropuertos franceses, descritas en el apartado 8.1.1.2, entran dentro de la protección de la aviación civil contra los actos de intervención ilícita ([118]), las misiones de policía ([119]), el salvamento y la lucha contra incendios de las aeronaves ([120]), la seguridad del tráfico aéreo ([121]), así como la protección del medio humano y natural ([122]). Dichas actividades pueden legítimamente considerarse competencias del Estado en el ejercicio de sus prerrogativas oficiales de autoridad pública. Por consiguiente, la Comisión opina que Francia acertó al considerar que estas misiones incumbían a la autoridad pública, es decir, que no tenían carácter económico desde el punto de vista del Derecho de las ayudas estatales.

(199) De ello se deduce, por lo tanto, que Francia puede también prever una financiación pública destinada a compensar los costes asumidos por los gestores de aeropuertos a fin de efectuar dichas misiones, en la medida en que esta recae indistintamente en todos los aeropuertos según la legislación nacional, siempre que dicha financiación no dé lugar ni a una compensación excesiva ni a discriminaciones entre los aeropuertos.

([115]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de junio de 1987, asunto C-118/85, Comisión/Italia, p. 2599, apartados 7 y 8, y de 4 de mayo de 1988, asunto C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, p. I-2479, apartado 18.

([116]) Apartado 35.

([117]) Apartados 36 y 37.

([118]) La inspección y control del equipaje de bodega, la inspección y control de pasajeros y equipaje de cabina y el control de los accesos comunes a la zona reservada entran dentro de esta categoría.

([119]) El control automatizado en las fronteras por identificación biométrica entra dentro de esta categoría.

([120]) Como se indicó anteriormente, estas tres categorías constan en las nuevas Directrices como ejemplos de actividades no económicas.

([121]) La prevención del peligro que supone la fauna silvestre entra dentro de esta categoría.

([122]) Las medidas de control medioambientales entran dentro de esta categoría.

(200) Ahora bien, es necesario, por una parte, señalar que el sistema anteriormente descrito se aplica a todos los aeropuertos civiles franceses, tanto en lo que se refiere al ámbito de las misiones que dan lugar a compensaciones como a los mecanismos de financiación. Se cumple así la condición relativa a la ausencia de discriminación. En efecto, si la legislación francesa concede a los gestores de aeropuertos la realización de misiones propias de los poderes públicos, no deja la financiación de estas misiones a su cargo, sino a la del Estado. De este modo, la compensación con fondos públicos de los costes relativos a estas misiones no permite aliviar costes que deberían sufragar normalmente los gestores de aeropuertos con arreglo al ordenamiento jurídico francés.

(201) Por otra parte, se desprende de la descripción que figura en el apartado 8.1.1.2 que el sistema establecido por la legislación francesa se basa en rigurosos mecanismos de control de los gastos, tanto *a priori* como *a posteriori*, para garantizar que los gestores de aeropuertos solo reciban, mediante la tasa aeroportuaria y el mecanismo complementario, los importes estrictamente necesarios para cubrir gastos.

(202) De ello se deduce que los fondos recibidos por los gestores de aeropuertos franceses, entre los que figuran los del aeropuerto de Angulema, en aplicación de este sistema, no son, por lo tanto, ayudas estatales.

8.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

8.1.2.1. Presencia de recursos estatales

(203) De conformidad con el marco jurídico establecido por el Acuerdo de 2002 y, posteriormente, del subcontrato de 2009, varios entes locales y demás autoridades públicas concedieron subvenciones a los operadores sucesivos del aeropuerto. Dichas entidades son el CG16, la COMAGA, la CCBC, el SMAC y la CCI de Angulema.

(204) Con el fin de establecer si los recursos de la CCI de Angulema constituyen recursos estatales, la Comisión observa que un centro público con carácter administrativo es una entidad administrativa autónoma sujeta a un estricto control por parte de la administración central del Estado francés ([123]). Además, el presupuesto general de la CCI está financiado por los ingresos fiscales recaudados de las empresas inscritas en el registro mercantil y de sociedades. Por lo tanto, la Comisión considera que los recursos de la CCI de Angulema son recursos estatales.

(205) Por otra parte, los recursos de las entidades regionales son recursos estatales a efectos de la aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([124]). Ahora bien, los miembros integrantes del SMAC, que se han comprometido formalmente a ampliar las cuentas del SMAC mediante sus recursos propios, son CCI, una entidad regional ([125]) o entes públicos también constituidos por entidades regionales. La Comisión considera, por tanto, que los recursos del SMAC son recursos estatales.

8.1.2.2. Imputabilidad de las medidas al Estado

(206) La Comisión estima que las decisiones de las entidades de Derecho público que aprueban la concesión de las subvenciones en cuestión son imputables al Estado ([126]).

(207) Por otra parte, la Comisión observa que el SMAC es una entidad pública que, al no disponer de ningún empleado, está administrativamente integrada en las entidades regionales que reúne, directa o indirectamente. Además, sus decisiones presupuestarias, que tienen valor de compromiso para sus miembros, son adoptadas por un comité sindical integrado por representantes de sus afiliados. Sobre la base de estos elementos, la Comisión considera que las decisiones del SMAC relativas a la actividad del aeropuerto son imputables al Estado.

([123]) En Francia, las cámaras de comercio e industria son entidades públicas con carácter administrativo. En general, representan los intereses generales del comercio, de la industria y de los servicios de su distrito electoral. Sus misiones y prerrogativas se fijan por ley y están sujetas a la tutela administrativa y financiera del Estado, a través del Ministro de Hacienda y Desarrollo y del de la Planificación y Administración del Territorio, cada uno dentro de su ámbito de competencias. La tutela de las cámaras de comercio e industria regionales y locales está en manos del prefecto de la región, asistido por el responsable regional de finanzas públicas (Art. R 712-2 del Código de Comercio). La autoridad de tutela dispone de un derecho de información. Por lo tanto, ha de ser destinataria de determinadas categorías de actos. Los actos solo pueden ser ejecutados si han sido enviados a la autoridad de tutela. Las cámaras de comercio e industria están dirigidas por una asamblea elegida entre los representantes de las empresas de su distrito electoral.

([124]) Sentencia del Tribunal General de 12 de mayo de 2011, asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, Región Nord-Pas-de-Calais, p. II-1999, apartado 108.

([125]) Se trata del CG16.

([126]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, asunto C-482/99, Francia/Comisión, p. I-4397, apartados 52 a 56.

(208) Sobre las medidas adoptadas por la CCI de Angulema, la Comisión señala en primer lugar que las CCI son entidades públicas con carácter administrativo y están sujetas al Derecho público. La Comisión destaca también que la legislación francesa califica las CCI como «órganos intermedios del Estado» y les asigna como objetivo contribuir al desarrollo económico, a la capacidad de atracción y a la ordenación del territorio, así como al apoyo a las empresas y a sus asociaciones ([127]). La misión de explotación aeroportuaria encomendada a las CCI se deriva así de su función de apoyo al desarrollo local y regional, si bien la actividad de explotación de un aeropuerto es, en sí misma, de tipo económico ([128]).

(209) La Comisión también subraya que los artículos R 712-2 y siguientes del Código de Comercio ponen las CCI bajo la tutela de los representantes del Estado. Por este motivo, la autoridad de tutela tiene acceso a todas las sesiones de las asambleas generales de las CCI y puede solicitar que se incluyan determinados temas en el orden del día de dichos organismos. Sobre todo, las deliberaciones relativas a los presupuestos primitivos, rectificativos y ejecutados solo son ejecutivas cuando han sido aprobadas, incluso tácitamente, por la autoridad de tutela. Ahora bien, en el presente caso, estos presupuestos preveían las transferencias financieras a los operadores del aeropuerto, incluida la CCI-aeropuerto ([129]), recogidas en los considerandos 28 y 29 de la presente Decisión ([130]).

(210) Habida cuenta de estos elementos, la Comisión considera que la CCI de Angulema, incluida la CCI-aeropuerto, forma parte de la administración pública ([131]), y que las medidas adoptadas por esta en favor de los operadores del aeropuerto de Angulema son necesariamente imputables al Estado.

8.1.3. *Ventaja selectiva para los operadores del aeropuerto*

(211) Para decidir si una medida estatal constituye una ayuda a una empresa, conviene determinar si la empresa en cuestión se beneficia de una ventaja económica que le evite soportar costes que, normalmente, debieran gravar sus recursos financieros propios, o si se beneficia de una ventaja de la que no se hubiera beneficiado en las condiciones normales del mercado ([132]).

(212) En el caso que nos ocupa, las autoridades francesas consideran que el aeropuerto de Angulema en su conjunto puede ser calificado como SIEG. Esta calificación se debe al papel del aeropuerto en materia de ordenación del territorio y de desarrollo económico y social regional. Por lo tanto, la financiación que se le concedió no debería considerarse una ayuda estatal en el sentido de la jurisprudencia Altmark, porque no le daba una ventaja real.

(213) En la medida en que las autoridades francesas afirman que las contribuciones financieras concedidas a los gestores del aeropuerto de Angulema no implican una ventaja selectiva en aplicación de la jurisprudencia Altmark citada anteriormente, la Comisión debe examinar si se cumplen las condiciones establecidas por dicha sentencia en el presente caso. A este respecto, conviene recordar que el Tribunal de Justicia dictaminó, en esta sentencia, que las compensaciones concedidas por la prestación de obligaciones de servicio público no constituyen ayudas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE si se cumplen los cuatro requisitos siguientes, de manera acumulativa:

— la empresa beneficiaria ha sido efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas obligaciones se han definido claramente (primer requisito),

— los parámetros para el cálculo de la compensación se han establecido previamente de forma objetiva y transparente (segundo requisito),

([127]) El artículo L 710-1 del Código de Comercio, dispone lo siguiente: «Los establecimientos o cámaras departamentales de la red de cámaras de comercio e industria tienen, cada uno de ellos, en su calidad de órgano intermediario del Estado, una función de representación de los intereses de la industria, del comercio y de los servicios ante las autoridades públicas o las autoridades extranjeras. […] La red y, en su seno, cada entidad o cámara departamental contribuye al desarrollo económico, a la capacidad de atracción y a la ordenación del territorio, así como al apoyo a las empresas y a sus asociaciones y cumple, en las condiciones fijadas por decreto, cualquier misión de servicio público y de interés general necesaria para la realización de dichas misiones».

([128]) Artículo L 710-1 citado anteriormente: «A tal efecto, cada entidad o cámara departamental de la red puede hacerse cargo, respetando, en su caso, los esquemas sectoriales aplicables: […] 5) una misión de creación y gestión de equipamientos, en particular, portuarios y aeroportuarios».

([129]) La Comisión subraya que no se debe hacer distinción alguna entre la CCI de Angulema y el servicio específico denominado CCI-aeropuerto, dedicado a la gestión del aeropuerto a efectos de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales, dado que el servicio que gestiona el aeropuerto de Angulema no tiene personalidad jurídica propia, distinta de la de la CCI de Angulema, y solo constituye un elemento de los servicios internos de la CCI de Angulema, carente de autonomía decisoria, excepto en lo que toca a la gestión diaria del aeropuerto. Por lo demás, ni Francia ni los terceros han alegado que las medidas objeto del procedimiento de investigación formal debían imputarse únicamente a dicho servicio.

([130]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de febrero de 1988, asuntos acumulados C-67/85, C-68/85 y C-70/85, Van der Kooy/Comisión, p. 219, apartado 37.

([131]) Véase la Decisión de la Comisión N563/05, Ayuda de Francia a Ryanair por el servicio aéreo entre Toulon y Londres (DO C 204 de 26.8.2006, p. 4).

([132]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1990, asunto C-301/87, Francia/Comisión, p. I-307, apartado 41.

— la compensación no sobrepasa lo necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable para la ejecución de dichas obligaciones (tercer requisito), y

— cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, el nivel de compensación necesario debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada para poder satisfacer las exigencias de servicio público exigidas, hubiera debido sufragar para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones (cuarto requisito).

(214) En su Comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de SIEG ([133]) (en lo sucesivo, «la Comunicación SIEG»), la Comisión proporcionó orientaciones para aclarar los requisitos relativos a la compensación por servicios de interés económico general. Dicha Comunicación aborda los distintos requisitos fijados por la jurisprudencia Altmark, a saber, la noción de servicio de interés económico general en el sentido del artículo 106 del TFUE, la necesidad de un mandato, la obligación de definir los parámetros de la compensación, los principios relativos a la necesidad de evitar cualquier compensación excesiva y los principios relativos a la selección del prestador.

(215) Como los requisitos establecidos en la sentencia Altmark son acumulativos, el incumplimiento de uno solo de ellos tiene como consecuencia la calificación de las medidas en cuestión como ayudas estatales en el sentido del Derecho de la Unión. Por consiguiente, y teniendo en cuenta las medidas examinadas, la Comisión considera oportuno y suficiente proceder, para todos los períodos considerados, al examen del primero y del cuarto de los requisitos de la sentencia Altmark.

8.1.3.1. Definición del servicio de interés económico general (primer requisito)

a) Marco analítico

(216) El primer requisito establecido por la sentencia Altmark se refiere a la definición de la misión de un SIEG. Este requisito coincide con el establecido en el artículo 106, apartado 2, del TFUE ([134]), del que se desprende que las empresas encargadas de la gestión de SIEG son empresas a las que se ha encomendado una «misión específica» ([135]). En términos generales, una «misión específica de servicio público» implica la prestación de un servicio que un empresario, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones ([136]). Los Estados miembros de la Unión pueden imponer a este tipo de servicios unas obligaciones específicas en virtud de un criterio de interés general.

(217) No obstante, la Comisión considera que no sería adecuado vincular obligaciones específicas de servicio público a una actividad que ya efectúan, o pueden efectuar satisfactoriamente y en condiciones (tales como precio, características de calidad objetivas, continuidad y acceso al servicio) acordes con el interés general, tal como lo define el Estado, unas empresas que operan en condiciones normales de mercado. En cuanto a saber si un servicio puede ser prestado por el mercado, procede recordar que la competencia de la Comisión por lo que se refiere a la definición de un SIEG se limita a comprobar si el Estado miembro en cuestión no ha incurrido en un error manifiesto de apreciación al definir un servicio como SIEG ([137]).

(218) Además, cuando existen normas específicas de la Unión, son vinculantes para el poder de valoración de los Estados miembros, sin perjuicio de la valoración realizada por la Comisión a fin de determinar si el SIEG ha sido definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales ([138]).

(219) En general, la Comisión no excluye *a priori* que la gestión de un aeropuerto en su conjunto pueda calificarse como SIEG. De hecho, las nuevas Directrices indican que tal calificación es posible en casos debidamente justificados ([139]), por ejemplo cuando, como consecuencia de la falta de un aeropuerto, una región está aislada del resto de la Unión en un grado tal que sea perjudicial para su desarrollo social y económico. Tal apreciación, relativa a la existencia de una auténtica necesidad de servicio público, debe tener en cuenta la existencia de otros modos de transporte, por

([133]) Comunicación de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).
([134]) Sentencia del Tribunal General de 12 de febrero de 2008, asunto T-289/03, BUPA/Comisión, p. II-81, apartados 171 y 224.
([135]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1974, asunto 127/73, BRT/SABAM, p. 313.
([136]) Véase la Comunicación SIEG, citada anteriormente, apartados 46 a 47.
([137]) Véase la Comunicación SIEG, citada anteriormente, apartado 47.
([138]) Véase la Comunicación SIEG, citada anteriormente, apartado 46.
([139]) Véanse los apartados 69 a 73 de las nuevas Directrices.

ejemplo, servicios de trenes de alta velocidad o conexiones marítimas mediante transbordadores. En tales casos, los poderes públicos pueden imponer una obligación de servicio público a un aeropuerto de forma que permanezca abierto al tráfico comercial.

(220) La Comisión recuerda a este respecto que el objetivo de interés general al que apuntan las autoridades públicas debe, para justificar la calificación de SIEG, ir más allá del desarrollo económico de determinadas actividades o regiones, previsto en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. En efecto, el Tribunal de Justicia dictaminó que los SIEG son servicios que poseen características específicas respecto a otras actividades económicas ([140]) y que las empresas encargadas de la gestión de SIEG son empresas a las que se ha encomendado una «misión específica» ([141]). En general, la Comisión considera, por tanto, que la calificación de SIEG para las misiones efectuadas por el operador de un aeropuerto solo estaría justificada si la totalidad o parte de la región en la que se encuentre el aeropuerto quedase, en caso de que este no existiera, aislada del resto del territorio de la UE en un grado tal que su desarrollo económico y social peligrara.

(221) En la Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró, en esencia, que las misiones de gestión del aeropuerto para garantizar las obligaciones de servicio público precisas, por ejemplo las que están vinculadas al mantenimiento de la condición operativa y a la accesibilidad de las infraestructuras, podrían considerarse un SIEG. Por el contrario, el desarrollo de la plataforma aeroportuaria, en particular para vuelos comerciales (independientemente de la existencia de rutas sujetas a las OSP) no puede calificarse de servicio de interés general.

(222) A este respecto, la Comisión señala, por una parte, que los aeropuertos con líneas regulares más cercanos al aeropuerto de Angulema solo son accesibles tras más de una hora y media de viaje en coche ([142]). Por otra parte, aunque ocupa una posición central en el oeste del territorio metropolitano francés, Angulema no está conectada a las autopistas ni a las líneas de alta velocidad que enlazan con el este de Francia. A este respecto, cabe señalar que las OSP fueron impuestas, durante una parte del período estudiado, a los aeropuertos de Angulema y de Lyon, en virtud de la legislación europea aplicable ([143]). Estas OSP estaban destinadas a garantizar suficientes servicios de transporte regulares con origen y destino en Angulema ([144]).

(223) Por otra parte, la Comisión recuerda que el tráfico medio del aeropuerto de Angulema durante los períodos examinados disminuyó y permaneció significativamente inferior a 200 000 pasajeros al año ([145]), y que la cuenta de explotación de dicho aeropuerto tiene un carácter estructuralmente deficitario, según consta en el considerando 17 anterior.

(224) Teniendo en cuenta estas características intrínsecas al aeropuerto de Angulema, puede considerarse que un operador, si pensase exclusivamente en su propio interés comercial, no asumiría la gestión de dicho aeropuerto o, en cualquier caso, no en condiciones comerciales normales.

(225) De ello se deduce que, habida cuenta de la situación geográfica de Angulema respecto a la red de transporte de que la ciudad dispone, de la ausencia de aeropuerto cercano que pudiera constituir una alternativa de transporte adecuada para los pasajeros, del escaso tráfico y del carácter estructuralmente deficitario del aeropuerto, la Comisión considera que Francia no cometió un error manifiesto de apreciación al considerar que las misiones de los gestores del aeropuerto de Angulema únicamente relacionadas con el mantenimiento en condiciones operativas y con la accesibilidad de las infraestructuras podían ser calificadas de SIEG. En cambio, el desarrollo comercial de un aeropuerto mediante la apertura de nuevas rutas o la expansión de las actividades no aeronáuticas no pueden, en principio y como tal, responder al criterio de interés general que justifique la calificación de SIEG. Entre otras cosas, la Comisión considera que la compensación por parte de las autoridades públicas de los costes netos derivados de la prestación de un SIEG no debe afectar a los incentivos económicos de un gestor de aeropuertos a la hora de establecer relaciones comerciales con compañías aéreas.

(226) Habida cuenta de estas consideraciones, la Comisión debe, por lo tanto, determinar, para cada período de gestión correspondiente, las actividades de los gestores del aeropuerto de Angulema que puedan entrar en el ámbito de un SIEG y las que no.

([140]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1991, asunto C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, p. I-5889, apartado 27; de 17 de julio de 1997, asunto C-242/95, GT-Link, p. I-4449, apartado 53, y de 18 de junio de 1998, asunto C-266/96, Corsica Ferries, p. I-3949, apartado 45.

([141]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal BRT/SABAM, citada anteriormente.

([142]) Véase el considerando 14 de la presente Decisión, cuadro 1.

([143]) Reglamento (CEE) nº 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), sustituido por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

([144]) Artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 2408/92, citado anteriormente.

([145]) Véase el cuadro 2 más arriba.

b) Ámbito del SIEG

(227) En el período 2002-2006, durante el cual la CCI-aeropuerto explotó el aeropuerto, se estableció el Acuerdo de 2002 con el fin de garantizar el ejercicio de las misiones de servicio público relativas a las servidumbres aeronáuticas y a la continuidad del servicio público ([146]). Su finalidad también consistía en permitir el desarrollo del aeropuerto. La exposición preliminar de dicho Acuerdo menciona a este respecto que los firmantes «han decidido aunar sus esfuerzos para definir y financiar la política de desarrollo, ordenación y explotación» del aeropuerto de Angulema.

(228) Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en los considerandos 221 a 226, la Comisión considera que las misiones de gestión mencionadas en el Acuerdo de concesión y en el Pliego de condiciones correspondiente para el mantenimiento en condiciones operativas y la accesibilidad de las infraestructuras pueden considerarse como misiones de interés general y que la calificación de SIEG de estas misiones no adolece de un error manifiesto de apreciación.

(229) Al contrario, el objetivo de desarrollo comercial del aeropuerto mediante la apertura de nuevas rutas o la expansión de las actividades no aeronáuticos no responden, como tales, al criterio de interés general que justifique la calificación de SIEG. No puede justificarse con el objetivo de desarrollo regional alegado por las autoridades francesas.

(230) Sin embargo, cabe constatar que, en la práctica, las únicas compensaciones abonadas realmente no se derivaban de los costes ocasionados por la apertura de nuevas rutas, la celebración de contratos con nuevas compañías aéreas o la expansión de las actividades no aeronáuticas del aeropuerto de Angulema, sino que procedían únicamente de las actividades que podían calificarse como SIEG.

(231) En cuanto al período 2007-2011, durante el cual el SMAC y la CCI-aeropuerto operaban conjuntamente el aeropuerto, procede señalar, por una parte, que los estatutos del SMAC, de 21 de diciembre de 2006, le encomiendan las misiones de ordenación, equipamiento, mantenimiento, gestión y explotación del aeropuerto de Angulema. Por otra parte, el subcontrato de gestión celebrado el 22 de enero de 2009 entre el SMAC y la CCI de Angulema transfiere la competencia en materia de inversiones realizadas en el marco de la explotación aeroportuaria de la CCI-aeropuerto al SMAC. Las demás misiones relacionadas con la explotación del aeropuerto se atribuyen, según el subcontrato de gestión, a la CCI-aeropuerto.

(232) Además, según los estatutos del SMAC, el objetivo del sindicato consiste en «garantizar el desarrollo de los servicios aéreos comerciales de pasajeros o mercancías, de los vuelos de negocios, de ocio o de turismo, de las actividades de formación y de todas las actividades afines que pudieran contribuir a alcanzar este objetivo» de los aeropuertos de Angulema y de Cognac.

(233) Ahora bien, como se indicó anteriormente en el considerando 225, las misiones de gestión relacionadas únicamente con el mantenimiento en condiciones operativas y la accesibilidad de las infraestructuras pueden considerarse misiones de interés general y solo la calificación como SIEG de dichas misiones podrá considerarse que no incurre en un error manifiesto de apreciación.

(234) En cambio, como ya se mencionó en el considerando 225, el desarrollo de los vuelos comerciales no puede calificarse como SIEG, incluso si tiene por objeto promover el desarrollo regional. No obstante, es preciso observar que solo la relación comercial con Ryanair dio lugar a unos costes asumidos por el SMAC y la CCI-aeropuerto, específicamente relacionados con el desarrollo de nuevos servicios de transporte. En la medida en que debe considerarse que el SMAC y la CCI-aeropuerto ejercen conjuntamente la actividad económica de gestores del aeropuerto de cara a Ryanair, la compensación por el SMAC de los costes adicionales generados por los acuerdos de 2008 debe analizarse en el marco del examen de los posibles elementos de ayuda estatal contenidos en estos acuerdos.

(235) La deliberación del SMAC de 23 de junio de 2001 establece que los pagos al margen del contrato destinados a permitir el desarrollo comercial del aeropuerto son realizados directamente por el SMAC a las compañías aéreas. En consecuencia, las medidas financieras de las actividades relacionadas con el desarrollo de nuevos servicios de transporte no pueden ser considerados como SIEG y serán objeto de una evaluación en el marco de la apreciación de las medidas de ayuda concedidas a Ryanair ([147]).

([146]) Estas obligaciones se mencionan en los artículos 20 y 21 del Pliego de condiciones de la concesión de 2002.
([147]) Véase el apartado 9 de la presente Decisión.

(236) Por último, el Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas que corresponde al período de explotación conjunta del aeropuerto por el SMAC y SNC-Lavalin, que comenzó el 1 de enero de 2012, pone de manifiesto no solo una misión vinculada al mantenimiento de las condiciones operativas y a la accesibilidad de las infraestructuras, sino también una misión de promoción del aeropuerto y de desarrollo de su actividad. Así, a tenor del artículo 9 del Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas, «el operador está obligado a examinar, en interés de la economía y del turismo local todas las vías de desarrollo de la actividad y del turismo aeroportuario». Para ello, de la misma disposición se desprende que el operador «se hace cargo a tal fin de la promoción del aeropuerto entre los usuarios actuales y potenciales y las partes interesadas de la aviación comercial y de negocios, de los operadores turísticos y de los operadores de transporte aéreo, de formación, de mantenimiento aeronáutico o de cualquier operador que desempeñe una actividad afín o complementaria de la actividad aeroportuaria».

(237) A este respecto, el informe presentado por el SMAC a la Comisión de licitación muestra que el plan de desarrollo presentado por SNC-Lavalin en el marco de una hipótesis voluntarista fue determinante en la elección de dicha oferta. Además, se desprende de la deliberación de adjudicación y de las retribuciones previstas en el acta de compromiso que el operador tenía previsto, en esa fecha, restablecer una actividad de transporte de pasajeros con origen en Inglaterra e Irlanda por una compañía aérea de bajo coste. La planificación establecida hace referencia a una apertura gradual de tres líneas en seis años, es decir, una línea suplementaria cada dos años.

(238) Ahora bien, como se indicó anteriormente en el considerando 225, las misiones de gestión relacionadas únicamente con el mantenimiento de condiciones operativas y la accesibilidad de las infraestructuras pueden considerarse misiones de interés general y no puede considerarse, en ningún caso, que su calificación como SIEG incurra en un error manifiesto de apreciación.

(239) En cambio, como ya se mencionó en el considerando 225, el desarrollo de los vuelos comerciales no puede calificarse como SIEG, incluso si tiene por objeto promover el desarrollo regional. Las medidas financieras correspondientes a estas actividades no pueden, por tanto, considerarse destinadas a financiar un SIEG.

(240) No obstante, hay que señalar que las únicas compensaciones abonadas realmente al gestor del aeropuerto desde enero de 2012 no se derivaban de costes ocasionados por el desarrollo de los vuelos comerciales. Las autoridades francesas se han comprometido a notificar a la Comisión cualquier medida de ayuda que el SMAC o sus entidades constituyentes pudieran conceder, en el futuro, a compañías aéreas para la explotación de rutas con salida desde el aeropuerto de Angulema.

c) Existencia de un mandato

(241) Únicamente en lo que respecta a las misiones que pudieran ser válidamente calificadas como SIEG por las autoridades francesas, la Comisión debe comprobar que el gestor o gestores del aeropuerto de Angulema, para cada uno de los períodos de que se trate, ha o han sido efectivamente encargados por mandato de la ejecución de obligaciones de servicio público. A este respecto, conviene recordar que a la empresa se le debe encargar la ejecución de las obligaciones de servicio público mediante un acto o un conjunto de actos que, según la legislación de los Estados miembros, podrá adoptar una forma legal, reglamentaria o contractual. La práctica de la Comisión, especificada en la Comunicación SIEG, es exigir que el acto o el conjunto de actos especifiquen, como mínimo ([148]):

— el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público,

— la empresa y, si procede, el territorio interesados,

— la naturaleza de cualquier derecho exclusivo o especial atribuido a la empresa por la autoridad en cuestión,

— los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación, y

— las modalidades de recuperación, en su caso, de las posibles compensaciones excesivas y los medios para evitarlas.

i) Período 2002-2006

(242) Por lo que respecta al período 2002-2006, la concesión para la construcción, mantenimiento y explotación del aeropuerto fue encomendada a la CCI de Angulema mediante orden ministerial. Las condiciones por las que se rige dicha concesión fueron precisadas en el Acuerdo de concesión celebrado entre el ministro responsable de la aviación civil y la CCI-aeropuerto, firmado por un período de cinco años. Además, algunas de las subvenciones de la CCI y las

([148]) Véase la Comunicación SIEG citada anteriormente, considerando 52.

aportaciones de las entidades regionales a la CCI-aeropuerto ([149]) fueron concedidas sobre la base del Acuerdo de 2002. Por último, el procedimiento de elaboración del presupuesto concedido al aeropuerto, establecido por la circular nº 111, de 30 de marzo de 1992, que fija las normas presupuestarias, contables y financieras aplicables a la CCI de Angulema, permite garantizar que los importes en cuestión constituyen auténticas compensaciones y, en este contexto, evitar cualquier posible compensación excesiva. A este respecto, cabe señalar que también están previstos mecanismos de control de la ausencia de compensación excesiva ([150]). Además, hasta el 31 de diciembre de 2006, las cuentas y presupuestos del aeropuerto también se remitían al Servicio de Aviación Civil encargado de emitir un dictamen para la autoridad de tutela de la CCI de Angulema previa aprobación o no de las cuentas y presupuestos, ya que el Estado era la autoridad adjudicadora del aeropuerto.

(243) La Comisión considera, por tanto, que la misión de gestión del aeropuerto fue encomendada a la CCI de Angulema mediante un acto que cumplía los requisitos establecidos en la sentencia Altmark.

ii) Período 2007-2011

(244) Para dicho período, las misiones de servicio público se encomendaron a los gestores mediante una serie de actos. Por una parte, los estatutos del SMAC, de 21 de diciembre de 2006, le encomiendan las tareas de acondicionamiento, equipamiento, mantenimiento, gestión y explotación del aeropuerto de Angulema. Incluyen también la inscripción automática de los costes del SMAC en los presupuestos de sus miembros ([151]). Por otra parte, el subcontrato de gestión celebrado el 22 de enero de 2009 entre el SMAC y la CCI por una duración de tres años transfiere la competencia en materia de inversiones realizadas en el marco de la explotación del aeropuerto de la CCI-aeropuerto al SMAC. Las demás misiones relacionadas con la explotación del aeropuerto se atribuyen, según el subcontrato de gestión, a la CCI-aeropuerto.

(245) Por último, el procedimiento de elaboración del presupuesto concedido al aeropuerto, establecido por la circular nº 111, de 30 de marzo de 1992, que fija las normas presupuestarias, contables y financieras aplicables a la CCI, permite garantizar que los importes en cuestión constituyan auténticas compensaciones y, en este contexto, evitar cualquier posible compensación excesiva. También están previstos mecanismos de control en dicha circular ([152]). Además, la CCI, como operador hasta el 31 de diciembre de 2008, y luego como subcontratista hasta el 31 de diciembre de 2011, transmitía sus presupuestos ejecutados, primitivos, rectificados (cuentas de pérdidas y ganancias, empleos y recursos, capacidad de autofinanciación) al SMAC para que este los aprobara en su calidad de autoridad adjudicadora de la concesión, de conformidad con lo dispuesto en los estatutos del SMAC.

(246) La Comisión considera, por tanto, que la misión de gestión del aeropuerto fue encomendada al SMAC y a la CCI de Angulema mediante un acto que cumplía los requisitos establecidos en la sentencia Altmark.

iii) Período que empieza el 1 de enero de 2012

(247) La gestión y explotación del aeropuerto de Angulema fueron encomendadas a SNC-Lavalin mediante el acto de compromiso de 8 de agosto de 2011 y el Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas por un período de seis años ([153]). Si bien varias obligaciones siguen a cargo del SMAC ([154]), dichos actos especifican las obligaciones de las partes en el marco de la misión de explotación del aeropuerto.

(248) Las responsabilidades de SNC-Lavalin en el marco de la misión de explotación del aeropuerto se enumeran y especifican en el Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas. En virtud de los términos del artículo 8 de dicho Pliego de condiciones, se encomiendan a la sociedad SNC-Lavalin las siguientes tareas: ejecución de las funciones propias de las autoridades públicas, implementación de un AFIS, ejecución de las tareas que garantizan la utilización segura del aeropuerto, mantenimiento de los terrenos y redes del aeropuerto, así como del potencial del aeropuerto para acoger, llegado el momento, un tráfico comercial regular. Estos actos también establecen las modalidades de cálculo de la remuneración de SNC-Lavalin por el SMAC. La compensación máxima pagada por el SMAC resulta del acta de compromiso de SNC-Lavalin. Por último, en cuanto a los controles regulares de la ausencia de una compensación excesiva, las disposiciones del título III del Pliego de condiciones de la licitación especifican las

([149]) Véase el considerando 18 de la presente Decisión.
([150]) Este procedimiento se desarrolla de la siguiente manera: cada año, la CCI de Angulema define las orientaciones presupuestarias y cada servicio elabora sus presupuestos en función de este marco. El servicio general del aeropuerto presenta cada año, en otoño, un proyecto de presupuesto para los años n, n + 1 y n + 2. Los miembros electos de la mesa de la CCI de Angulema examinan entonces dichos presupuestos y, en su caso, aportan modificaciones. Una vez aprobado por la mesa, el presupuesto del aeropuerto, así como los de otros servicios, se presentan en una asamblea general ante los miembros electos de la CCI de Angulema, que celebran una votación que condiciona la autorización de la ejecución. Además, a intervalos regulares, se realiza un informe para comprobar que el presupuesto votado se ejecuta correctamente. Durante el año n + 1, el presupuesto del año n se presenta ante la asamblea general con eventuales comentarios sobre las diferencias constatadas. La asamblea general procede a una nueva votación con el fin de aceptar los presupuestos ejecutados.
([151]) Artículo 17 de los estatutos del SMAC.
([152]) Véase la nota 150.
([153]) Acto de compromiso de SNC-Lavalin, de 19 de julio de 2011, aceptado por el SMAC el 8 de agosto de 2011 en virtud de la deliberación de 23 de junio de 2011.
([154]) Véase el considerando 23 de la presente Decisión.

modalidades de control del SMAC y permiten así verificar y evitar una compensación excesiva de la contribución del SMAC respecto a los costes de las misiones de interés económico general encomendadas a SNC-Lavalin.

(249) Cabe considerar, por tanto, que la misión de gestión del aeropuerto fue encomendada a SNC-Lavalin mediante un acto que cumplía los requisitos establecidos en la sentencia Altmark.

(250) Por consiguiente, la Comisión constata que, para cada período de explotación del aeropuerto de Angulema sometido a su examen, el gestor había recibido un mandato para la ejecución de obligaciones de servicio público consistente en mantener en condiciones operativas la plataforma y la accesibilidad de las infraestructuras. El primer requisito de la sentencia Altmark se cumple, por lo tanto, dentro de los límites de las misiones recogidas anteriormente.

8.1.3.2. Selección del prestador de servicios (cuarto requisito)

(251) Asimismo, la Comisión considera oportuno proceder al análisis del cuarto requisito de la sentencia Altmark para todos los períodos en cuestión.

(252) La Comisión recuerda que, de conformidad con este requisito, la compensación concedida debe o bien resultar de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar a un candidato en condiciones de prestar estos servicios al menor coste para la colectividad (primer subrequisito), o bien establecerse tomando como referencia una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios (segundo subrequisito).

a) Respecto del primer subrequisito

i) Períodos 2002-2006 y 2007-2011

(253) Por lo que respecta al período 2002-2006, la concesión de la explotación del aeropuerto fue encomendada a la CCI de Angulema mediante una orden ministerial ([155]) de 20 de septiembre de 2002 publicada en el *Journal officiel de la République française* de 5 de octubre de 2002. Por lo que respecta al período 2007-2011, mediante la orden prefectoral de 21 de diciembre de 2006, por la que se crea el SMAC y el subcontrato de 2009, se encomendó a este último la misión de acondicionar, equipar, mantener, gestionar y explotar, directa o indirectamente, el aeropuerto de Angulema.

(254) Estos actos administrativos unilaterales y contractuales no fueron, obviamente, adoptados a raíz de un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio, que hubiera permitido comparar distintas ofertas potenciales y fijar la compensación de manera que se excluyera la presencia de una ayuda estatal.

(255) De esta manera, para los citados períodos, la Comisión considera que las condiciones del procedimiento no han permitido una competencia efectiva con vistas a garantizar la misión de gestión del aeropuerto de Angulema. En consecuencia, el procedimiento de selección de los gestores del aeropuerto de Angulema no cumple la primera parte del cuarto requisito de la sentencia Altmark en la medida en que no ha permitido seleccionar a un candidato en condiciones de prestar los servicios en cuestión al menor coste para la colectividad.

ii) Período que empieza el 1 de enero de 2012

(256) La gestión y explotación del aeropuerto se encomendaron a la sociedad SNC-Lavalin tras un procedimiento de contratación pública, de conformidad con el artículo 21 de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([156]). Por otra parte, antes de este procedimiento, las autoridades francesas publicaron un anuncio de licitación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(257) No obstante, debe señalarse que como las autoridades francesas no fueron obligadas a recurrir a un procedimiento formalizado, se beneficiaron de un amplio margen de apreciación en la elección del adjudicatario ([157]). Ahora bien, un procedimiento que confiera tal margen de apreciación a la entidad adjudicadora puede restringir la participación de operadores interesados.

([155]) Orden relativa a la concesión del aeropuerto de Angulema-Brie-Champniers a la Cámara de Comercio e Industria de Angulema.
([156]) Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114).
([157]) Entre los criterios de adjudicación se encontraba el titulado «oferta económicamente más ventajosa, apreciada en función de los criterios establecidos en el Pliego de condiciones, en la invitación a licitar o a negociar, o en el documento descriptivo».

(258) Por consiguiente, la Comisión considera que el procedimiento seguido en el presente caso no puede considerarse suficiente para satisfacer el cuarto requisito establecido en la sentencia Altmark ([158]).

(259) Por lo tanto, la Comisión debe comprobar que el procedimiento de licitación seguido en el presente caso ha permitido seleccionar al candidato en condiciones de prestar estos servicios al menor coste para la colectividad.

(260) La arquitectura contractual se basa en: i) una duración de seis años, ii) un compromiso contractual del prestador sobre el límite máximo de la contribución de equilibrio entre las cuentas del aeropuerto a cargo del SMAC, iii) una remuneración global del servicio prestado, y iv) una cláusula de participación en los beneficios de la gestión. Se invitó a los candidatos potenciales a presentar una propuesta de base (sin tráfico comercial) y una propuesta correspondiente a una hipótesis proactiva (con tráfico comercial). A este respecto, el informe de presentación del contrato transmitido a la comisión de licitación subraya que se presentaron dos ofertas competidoras. Además de la sociedad SNC-Lavalin, la sociedad APCO ([159]) presentó una hipótesis de partida y una hipótesis proactiva. Por un valor técnico de la oferta presentada por la sociedad SNC-Lavalin equivalente en el caso de la hipótesis proactiva elegida, los precios propuestos por los dos competidores durante todo el período fueron los siguientes:

(miles EUR)

	Contribución de equilibrio	Remuneración	Carga total del SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Por otra parte, el informe de presentación del SMAC a la comisión de licitación revela que cada uno de los dos candidatos presentó una hipótesis de partida y otra proactiva ([160]). Esta segunda hipótesis, que fue elegida por la autoridad delegante, es la que corresponde al plan de orientaciones estratégicas para el desarrollo comercial del aeropuerto de Angulema. El informe enviado a la comisión de licitación refleja el hecho de que la remuneración de SNC-Lavalin, empresa que ganó la licitación, no varía en función del escenario. No obstante, el límite máximo de la contribución de equilibrio de las cuentas del aeropuerto a cargo del SMAC, propuesto por la empresa en respuesta a la licitación, pone de manifiesto que existe una diferencia en el límite máximo garantizado de la contribución de equilibrio. Si, como señala el informe citado anteriormente, la carga media anual adicional es de 30 000 EUR en el marco de la hipótesis proactiva, esta carga adicional no es objeto de una distribución igual a lo largo de todo el período de ejecución del contrato. En efecto, la diferencia entre la hipótesis de partida y la hipótesis proactiva es la siguiente:

(miles EUR)

	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Hipótesis de partida	405	364	374	357	350	342
Hipótesis proactiva	465	425	448	384	341	296
Diferencia	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

(262) En consecuencia, la Comisión considera que la elección de la autoridad delegante no corresponde a la oferta que permite prestar el servicio al menor coste para la colectividad. En efecto, la hipótesis de partida propuesta por SNC-Lavalin, por otra parte, más ventajosa que la hipótesis de partida propuesta por APCO, garantizaba la accesibilidad y el mantenimiento en condiciones operativas del aeropuerto de Angulema. Por el contrario, la hipótesis proactiva estaba destinada a garantizar el desarrollo comercial del aeropuerto. Esta segunda prestación no resultaba necesaria para garantizar la primera y no podía, en cualquier caso, considerarse un servicio de interés económico general. Por lo tanto, la elección del prestador de servicios no se centró en la oferta económicamente más ventajosa con el fin de garantizar la prestación del servicio público al menor coste para la colectividad.

([158]) Véase el considerando 66 de la Comunicación SIEG citada anteriormente.
([159]) Creada en enero de 2011, APCO es una filial propiedad al 100 % de la CCI de Limoges y del Departamento de Haute-Vienne. Su objeto es el asesoramiento en la gestión de aeropuertos, la formación del personal de aeropuertos, la gestión, dirección y desarrollo de aeropuertos, los servicios de asistencia en tierra y la seguridad aeroportuaria.
([160]) Véase el considerando 20 de la presente Decisión.

(263) En cuanto a los pagos al margen del contrato destinados a garantizar el desarrollo comercial del aeropuerto, de los que la Comisión opina que no pueden válidamente entrar en el ámbito del SIEG ([161]), las dudas expresadas por la Comisión en su Decisión de incoar el procedimiento han quedado despejadas. La deliberación del SMAC de 23 de junio de 2001 establece que dichas medidas son abonadas directamente por el SMAC a las compañías aéreas. Este dispositivo está destinado a ser objeto de un análisis con respecto al derecho de las ayudas estatales en el marco del control de las medidas concedidas a Ryanair/AMS ([162]).

(264) A la vista de estos elementos, la Comisión considera que las condiciones del procedimiento seguido para la adjudicación del contrato público a SNC-Lavalin no han permitido garantizar la selección de la oferta que permitía prestar el servicio al menor coste para la colectividad y que no se ha cumplido el primer subrequisito del cuarto requisito de la sentencia Altmark.

b) Respecto del segundo subrequisito

(265) Por lo que respecta a los períodos 2002-2006 y 2007-2011, correspondía a las autoridades francesas demostrar que la compensación se evaluó tomando como referencia una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios.

(266) A este respecto, la Comisión observa que Francia no ha aportado semejantes elementos de información. Además, la Comisión observa que la compensación no ha sido definida respecto a una base de costes fijada *a priori*, o en comparación con la estructura de costes de otros gestores de aeropuertos comparables. Por lo que se refiere a los períodos citados, la Comisión no dispone, por tanto, de elementos de comparación necesarios para una apreciación del cumplimiento del requisito relativo a la selección del prestador de servicios.

(267) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que no se cumple el cuarto requisito de la sentencia Altmark por lo que respecta a los períodos 2002-2006 y 2007-2011.

(268) La misma conclusión se impone respecto al período que empieza el 1 de julio de 2012, dado que la Comisión no dispone de elementos de comparación necesarios para una apreciación del cumplimiento del requisito relativo a la selección del prestador del servicio. Por consiguiente, procede considerar que tampoco se cumple el cuarto requisito de la sentencia Altmark en este período.

(269) Como el cuarto requisito de la sentencia Altmark no se cumple, la Comisión considera que las medidas en cuestión han otorgado una ventaja a los operadores sucesivos del aeropuerto de Angulema que estos no hubieran obtenido en condiciones normales de mercado.

8.1.4. *Repercusión en los intercambios intracomunitarios y en la competencia*

(270) Cuando una ayuda financiera concedida por un Estado miembro refuerza la posición de ciertas empresas frente a otras que compiten con ellas en los intercambios intracomunitarios, dichos intercambios deben considerarse afectados por la ayuda. Según una jurisprudencia reiterada ([163]), para que una medida distorsione la competencia basta que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia.

(271) De manera más general, hay que señalar que, como Ryanair confirma en sus observaciones, los gestores de aeropuertos de la Unión compiten entre sí para atraer compañías aéreas. En efecto, las compañías aéreas determinan las rutas que explotan y las frecuencias correspondientes en función de distintos criterios. Estos criterios incluyen no sólo los clientes potenciales que pueden esperar tener en estas rutas, sino también las características de los aeropuertos situados en los extremos de las rutas.

(272) Las compañías aéreas examinan, en particular, criterios tales como el tipo de servicios aeroportuarios prestados, la población o la actividad económica en torno al aeropuerto, los atascos, la existencia de acceso por vía terrestre e incluso el nivel de las tasas y las condiciones comerciales generales de uso de las infraestructuras aeroportuarias y de los servicios. El nivel de las tasas es un aspecto significativo, en la medida en que los fondos públicos concedidos a un aeropuerto pueden utilizarse para mantener las tasas aeroportuarias a un nivel artificialmente bajo para atraer compañías aéreas y, por tanto, crear una distorsión importante de la competencia ([164]).

([161]) Véase el considerando 225 de la presente Decisión.
([162]) Véase el apartado 9 de la presente Decisión.
([163]) Sentencia del Tribunal General de 30 de abril de 1998, asunto T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisión, p. II-717.
([164]) Véanse las nuevas Directrices, punto 43.

(273) Por consiguiente, las compañías aéreas asignan sus recursos, en particular, en materia de aeronaves y tripulación, a distintas rutas, teniendo en cuenta, en particular, los servicios prestados por los gestores de aeropuertos y los precios facturados por estos para estas prestaciones.

(274) Como el mercado de las prestaciones aeroportuarias es un mercado abierto a la competencia dentro de la Unión, las ventajas concedidas a los operadores sucesivos del aeropuerto de Angulema pueden, por tanto, afectar los intercambios comerciales entre los Estados miembros, al aumentar artificialmente la oferta de servicios aeroportuarios en Angulema con respecto a las condiciones normales de mercado. En consecuencia, la Comisión considera que las medidas en cuestión pueden distorsionar la competencia y afectar al comercio dentro de la Unión.

8.1.5. *Conclusión sobre la existencia de una ayuda*

(275) A la vista de todas las consideraciones anteriores, la Comisión concluye lo siguiente:

— habida cuenta de las características específicas del aeropuerto de Angulema, Francia pudo considerar, sin incurrir en un error manifiesto de apreciación que, a lo largo de todos los períodos examinados en el marco de la presente Decisión, las misiones de gestión relacionadas únicamente con su mantenimiento en condiciones operativas y con la accesibilidad de sus infraestructuras pueden ser calificadas como SIEG,

— el desarrollo económico del aeropuerto motivado por consideraciones comerciales no puede, por el contrario, sea cual sea el período considerado, ser calificado como SIEG,

— la compensación pública concedida para la financiación de las misiones de servicio público comprendidas dentro del ámbito del SIEG no cumple el cuarto requisito de la sentencia Altmark, sea cual sea el período considerado en el marco de la presente Decisión. Por esta razón, esas medidas constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8.2. **Compatibilidad con el mercado interior de las medidas en favor de los operadores del aeropuerto**

(276) Con carácter preliminar, cabe recordar que solo debe analizarse la compatibilidad con el mercado interior de las compensaciones públicas de las que los operadores sucesivos del aeropuerto de Angulema se han beneficiado con motivo de las misiones SIEG. Como se ha señalado anteriormente en el considerando 225, las actividades relacionadas con el desarrollo de la actividad comercial del aeropuerto, incluidas las que tienen por objeto promover el desarrollo regional, no pueden ser calificadas como SIEG. En el presente caso, estas actividades no han dado lugar al pago de compensaciones a los operadores sucesivos del aeropuerto de Angulema durante los períodos cubiertos por la presente Decisión.

8.2.1. *Compatibilidad de las ayudas concedidas a los operadores del aeropuerto*

(277) La Comisión considera que la Decisión SIEG de 2011 es aplicable a las ayudas concedidas a lo largo de todos los períodos cubiertos por la presente Decisión. En efecto, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10, letra b), de la Decisión SIEG de 2011, «toda ayuda que produzca efectos antes de la entrada en vigor de la presente Decisión que no fuera compatible con el mercado interior ni estuviera exenta del requisito de notificación, de conformidad con la Decisión 2005/842/CE, pero cumpla las condiciones establecidas en la presente Decisión será compatible con el mercado interior y estará exenta del requisito de notificación previa».

(278) No obstante, procede señalar, en primer lugar, que el artículo 4, letra f), de la Decisión SIEG de 2011, que dispone que el mandato por el que se concede la ayuda de que se trate debe hacer referencia explícita a dicha Decisión, no puede aplicarse en el presente contexto. En efecto, como las ayudas de que se trata en el presente caso fueron concedidas antes de la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011, no puede exigirse que los mandatos en cuestión se refieran a esta, so pena de privar al artículo 10, letra b), de la Decisión SIEG de 2011 de todo efecto útil. En segundo lugar, en aras de la economía procesal, la Comisión estima que puede considerar la aplicación de la Decisión SIEG de 2011 a las ayudas concedidas antes del 31 de enero de 2012, sin examinar previamente si dichas ayudas son incompatibles con la Decisión 2005/842/CE. En efecto, el artículo 10, letra b), de la Decisión SIEG de 2011 tiene por objetivo extender la aplicación de dicha decisión a las ayudas incompatibles concedidas antes de su entrada en vigor, sin por ello excluir las ayudas que, en su caso, hubieran podido ser declaradas compatibles en virtud de la Decisión 2005/842/CE.

8.2.1.1. Condición vinculada al ámbito de aplicación

(279) A tenor de la Decisión SIEG de 2011, las compensaciones por servicio público concedidas a las empresas encargadas de la gestión de un SIEG pueden considerarse compatibles con el mercado interior siempre que se hayan concedido a un aeropuerto cuyo tráfico anual no haya superado los 200 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se atribuyó el SIEG. En el presente caso, el tráfico anual del aeropuerto de Angulema no superó nunca los 200 000 pasajeros entre 2000 y 2012.

(280) Las medidas en cuestión entran en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG de 2011 y, por tanto, deben apreciarse a la luz de sus condiciones.

8.2.1.2. Condición vinculada al mandato (artículo 4 de la Decisión SIEG de 2011)

(281) Se desprende de la apreciación por parte de la Comisión del cumplimiento de los dos primeros requisitos establecidos en la sentencia Altmark que la gestión de un verdadero SIEG se encomendó a los gestores del aeropuerto de Angulema y que las condiciones relativas a la existencia de un mandato se han cumplido. Cabe recordar que solo las misiones de gestión del aeropuerto exclusivamente relacionadas con su mantenimiento en condiciones operativas y con la accesibilidad de sus infraestructuras pueden ser calificadas como SIEG.

8.2.1.3. Condición vinculada a la compensación (artículos 5 y 6 de la Decisión SIEG de 2011)

a) Períodos 2002-2006 y 2007-2011

(282) A tenor del artículo 5, apartado 1, de la Decisión SIEG de 2011, el importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable. En el presente caso, la limitación de la compensación a los costes necesarios para el ejercicio del servicio público está garantizada por el procedimiento de definición del presupuesto asignado al aeropuerto. Así, en el apartado 2.6 de la circular sobre dicho procedimiento, se estipula que la CCI de Angulema debe determinar, para la elaboración del presupuesto: i) la situación de las operaciones de funcionamiento, ii) la situación de la capacidad de autofinanciación, y iii) la situación de las operaciones de capital. Además, muchos documentos deben obligatoriamente ir anejos a la propuesta de presupuesto cuya aprobación es necesaria (cuadro de prestaciones y cotizaciones interservicios, plantilla de personal, masas salariales, etc.). De lo que se desprende, por tanto, que el conjunto de controles previos a la definición del presupuesto puede garantizar *ex ante* que este se limite a lo estrictamente necesario y justificado en relación con las misiones de la CCI de Angulema. De la información facilitada por las autoridades francesas se deduce que las ayudas concedidas solo tenían por objeto compensar el déficit de explotación asociado a la gestión del aeropuerto de Angulema. Por otra parte, el dispositivo de control del presupuesto ejecutado establecido por los estatutos del SMAC podía evitar cualquier compensación excesiva, *ex post*. En consecuencia, el importe de la compensación no excedía de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público.

(283) Por otra parte, la existencia de cuentas separadas permitía aislar la actividad de gestión del aeropuerto de Angulema desde un punto de vista contable. En efecto, se desprende de las cuentas de la CCI-aeropuerto que está prevista una partida independiente relativa a las actividades del aeropuerto. Este dispositivo era suficiente para garantizar la inexistencia de subvenciones cruzadas en beneficio de otras actividades. Además, las cuentas y presupuestos del aeropuerto también se remitían al Servicio de Aviación Civil encargado de emitir un dictamen para la autoridad de tutela de la CCI de Angulema previa aprobación o no de las cuentas y presupuestos, ya que el Estado era la autoridad adjudicadora del aeropuerto. Por lo tanto, la compensación fue utilizada efectivamente para garantizar el funcionamiento del servicio de que se trata y las autoridades públicas establecieron un procedimiento para garantizar la ausencia de compensación excesiva. La Comisión señala, no obstante, que esta apreciación no es aplicable a los costes generados por la actividad de Ryanair, que constituye una misión de desarrollo comercial ([165]).

(284) Por último, la Comisión recuerda que la información remitida por las autoridades francesas permite establecer que las ayudas controvertidas solo tenían por objeto cubrir el déficit de explotación del aeropuerto durante el período considerado sin que su administrador haya sacado de ello ningún provecho.

b) Período que empieza el 1 de enero de 2012

(285) La licitación del contrato de prestaciones precisaba de una manera transparente la necesidad de que el licitador fijara su remuneración de prestador para una explotación sin tráfico comercial (hipótesis de partida) y para una explotación comercial (hipótesis proactiva). También debía fijar la garantía máxima solicitada del SMAC para equilibrar su explotación en ambos casos. El SMAC, además, había previsto, en su licitación, una cláusula de participación en los beneficios (50 %/50 %) en el caso de una contribución del SMAC inferior al límite máximo fijado en la oferta, que está incluida en el Pliego de condiciones. Por otra parte, como ya se dijo en el considerando 262, la hipótesis de partida propuesta por SNC-Lavalin, más ventajosa que la que proponía APCO, garantizaba la accesibilidad y el mantenimiento en condiciones operativas del aeropuerto de Angulema.

(286) Además, el cálculo de la compensación se basa principalmente en una referencia al déficit real en una cuenta separada para el aeropuerto ([166]). La entidad gestora tiene la obligación de obtener la certificación de dicha cuenta independiente por un auditor de cuentas y de presentar sus cuentas anuales al SMAC.

([165]) Véase el considerando 225 de la presente Decisión.
([166]) Artículo 14, apartado 1, del Pliego de condiciones y de las cláusulas técnicas.

(287) Por otra parte, se ha demostrado que la contribución pública de equilibrio de la que se beneficia SNC-Lavalin se verá reducida en el caso de que la cuantía necesaria para el equilibrio de las cuentas del aeropuerto resulte ser inferior al límite máximo fijado en el acta de compromiso. Este mecanismo de recuperación puede minimizar el riesgo de compensación excesiva *ex post*.

(288) En cuanto a los controles regulares de la ausencia de una compensación excesiva, las disposiciones del título III del Pliego de condiciones de la licitación especifican las modalidades de control del SMAC que permiten verificar y evitar una compensación excesiva de la contribución del SMAC respecto a los costes de las misiones de interés económico general encomendadas a SNC-Lavalin.

(289) Por lo que se refiere al importe de la compensación, la Comisión observa, no obstante, que el equilibrio del contrato celebrado entre el SMAC y SNC-Lavalin no se basa en la determinación *ex ante* de un beneficio razonable, sino en una retribución a tanto alzado. La Comisión observa también el tráfico, más que limitado, del aeropuerto hasta el momento, los mecanismos previstos de cálculo y control de la compensación, la presencia de la cláusula de incentivo para fomentar la eficiencia de la gestión descrita anteriormente y el hecho de que la oferta de SNC-Lavalin era la más ventajosa desde el punto de vista financiero. Habida cuenta de estos elementos, la Comisión considera que la compensación concedida en virtud del contrato entre el SMAC y SNC-Lavalin puede declararse compatible con el mercado interior siempre que las autoridades francesas comprueben que el importe total de la compensación abonada a SNC-Lavalin a lo largo de toda la duración del contrato no excederá de lo necesario para cubrir los costes netos derivados únicamente de la ejecución de las obligaciones de servicio público, excluyendo los costes relativos al desarrollo comercial de la plataforma e incluyendo un tipo razonable de rendimiento del capital invertido.

(290) A este respecto, las autoridades francesas deberán presentar a la Comisión, en el plazo de cuatro meses tras la expiración del contrato celebrado entre el SMAC y SNC-Lavalin, un informe que demuestre que el importe de la compensación concedida a SNC-Lavalin, incluyendo un tipo razonable de rendimiento del capital invertido, se ajusta al artículo 5 de la Decisión SIEG de 2011 durante todo el período de vigencia del contrato.

8.2.2. *Conclusión sobre la compatibilidad de las ayudas entre 2002 y 2017*

(291) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión concluye que las ayudas ya concedidas para la gestión del aeropuerto de Angulema desde 2002, independientemente de quiénes hayan sido los gestores, son compatibles con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE y la Decisión SIEG de 2011 ([167]).

(292) No obstante, en cuanto a SNC-Lavalin, la Comisión considera que la compensación concedida en virtud del contrato entre el SMAC y SNC-Lavalin puede declararse compatible con el mercado interior siempre que Francia demuestre a la Comisión que el importe total de la compensación abonada a SNC-Lavalin a lo largo de toda la duración del contrato no excederá de lo necesario para cubrir los costes netos derivados únicamente de la ejecución de las obligaciones de servicio público, excluyendo los costes relativos al desarrollo comercial de la plataforma e incluyendo un tipo razonable de rendimiento del capital invertido.

(293) A este respecto, las autoridades francesas deberán presentar a la Comisión, en el plazo de cuatro meses tras la expiración del contrato celebrado entre el SMAC y SNC-Lavalin, un informe que demuestre que el importe de la compensación concedida a SNC-Lavalin, incluyendo un tipo razonable de rendimiento del capital invertido, se ajusta al artículo 5 de la Decisión SIEG de 2011 durante el período de vigencia del contrato.

9. **EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA A RYANAIR Y AMS**

9.1. **Existencia de una ayuda a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE**

(294) Si bien los acuerdos de 2008 se formalizaron entre el SMAC, por una parte, y Ryanair y AMS por otra, la Comisión considera que debe evaluarse conjuntamente el comportamiento del SMAC y de la CCI-aeropuerto para la evaluación de las medidas de ayuda concedidas a Ryanair y AMS. En efecto, como ya se demostró en el considerando 178, la Comisión considera que el SMAC y la CCI-aeropuerto han explotado conjuntamente la plataforma del aeropuerto de Angulema desde 2007 hasta 2011.

([167]) La Comisión considera oportuno señalar que las medidas de ayuda cuestionadas que entran en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG de 2005 son compatibles con el mercado interior, también en aplicación de esta Decisión y por las mismas razones. Las condiciones de compatibilidad de la Decisión SIEG de 2005 no son, en efecto, a efectos del análisis necesario en el presente caso, sustancialmente diferentes de las de la Decisión SIEG de 2011.

9.1.1. *Nociones de empresa y de actividad económica*

(295) A efectos de determinar si las medidas incluidas en los acuerdos de 2008 constituyen ayudas estatales, procede determinar si sus beneficiarios, Ryanair y AMS, son empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Ahora bien, no puede negarse que ambas empresas son entidades implicadas en la prestación de servicios de transporte aéreo y publicitarios, por lo que ejercen actividades económicas.

9.1.2. *Recursos estatales e imputabilidad al Estado*

9.1.2.1. Presencia de recursos estatales

(296) Los acuerdos de 2008 fueron celebrados directamente par el SMAC. Respecto a los elementos expuestos anteriormente en los considerandos 203 a 205 de la presente Decisión, la Comisión considera que los recursos del SMAC constituyen recursos estatales.

9.1.2.2. Imputabilidad de las medidas al Estado

(297) La deliberación del SMAC por la que se autorizaba la firma de los acuerdos de 2008 fue aprobada por unanimidad por las entidades públicas miembros del SMAC, compuestos a su vez, directa o indirectamente, por entidades regionales y cámaras de comercio e industria. Ahora bien, la Comisión considera que las características de estas entidades tienen como consecuencia que las decisiones del SMAC sobre la actividad aeroportuaria son imputables al Estado ([168]).

(298) En consecuencia, la Comisión considera que la celebración de dichos contratos implica el uso de recursos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, y que la decisión de celebrarlos es imputable al Estado.

9.1.3. *Ventaja selectiva*

(299) Para apreciar si una medida estatal constituye una ayuda, procede determinar si la empresa beneficiaria recibe una ventaja económica selectiva que no habría obtenido en condiciones normales de mercado ([169]).

(300) A este respecto, la Comisión constata, en primer lugar, que las medidas de que se trata son selectivas en la medida en que se refieren exclusivamente a Ryanair. En efecto, la celebración de los acuerdos de 2008 es anterior a la publicación de las decisiones tarifarias públicas mencionando un dispositivo similar, aplicables a partir del 1 de marzo de 2009 a todas las compañías que deseen operar en el aeropuerto de Angulema. Por otra parte, la sentencia de la London Court of International Arbitration (LCIA), de 18 de junio de 2012, sobre la denuncia por Ryanair de los acuerdos de 2008 muestra que se ha producido una negociación bilateral entre los representantes de Ryanair y de la CCI de Angulema sobre las condiciones de la actividad de Ryanair en el aeropuerto de Angulema. Estas negociaciones tuvieron lugar a partir de septiembre de 2009, fecha en la que los representantes de Ryanair informaron a los representantes de la CCI-aeropuerto de las dificultades financieras sufridas por el transportista aéreo en la ruta Londres Stansted-Angulema. De estos debates se desprende que el gestor del aeropuerto y Ryanair se planteaban su relación de manera exclusiva, ya que el primero excluía la posibilidad de dirigirse a otra compañía aérea.

(301) Posteriormente, para determinar si los contratos celebrados confirieron una ventaja económica a Ryanair, la Comisión debe examinar si un hipotético operador en una economía de mercado que actuase en lugar del SMAC y de la CCI-aeropuerto, movido por una perspectiva de rentabilidad, habría celebrado contratos similares.

(302) A efectos de la aplicación de este principio y teniendo en cuenta las circunstancias de hecho del presente asunto, la Comisión considera que, en primer lugar, procede responder a las siguientes preguntas:

— ¿es necesario analizar de forma conjunta o, al contrario, por separado, el contrato de servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios, celebrados simultáneamente?,

— ¿qué beneficios hubiese podido esperar de los contratos de servicios de marketing un hipotético operador en una economía de mercado que actuase en lugar de la CCI-aeropuerto?,

([168]) Véase el apartado 8.1.2.2 de la presente Decisión.
([169]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 1999, asunto C-342/96, España/Comisión, p. I-2459, apartado 41.

— ¿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 inversor en una economía de mercado?

(303) En segundo lugar, tras responder a estas preguntas, la Comisión aplicará el principio del inversor en una economía de mercado a las diversas medidas en cuestión.

9.1.3.1. Análisis conjunto del contrato de servicios de marketing y del contrato de servicios aeroportuarios

(304) En su Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró de manera preliminar que el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de marketing celebrados entre el SMAC y la compañía aérea Ryanair y AMS debían analizarse conjuntamente a efectos de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado. Cabe recordar en este contexto que, según el Tribunal General ([170]), es necesario, en efecto, contemplar una transacción comercial en su conjunto, a fin de verificar si una entidad estatal actuó como un operador racional en una economía de mercado. En consecuencia, la Comisión tiene la obligación de tener en cuenta todos los elementos pertinentes y su contexto en la evaluación de las medidas controvertidas.

(305) En el marco de sus observaciones, Francia apoyó el enfoque adoptado por la Comisión en su Decisión de incoar el procedimiento consistente en analizar conjuntamente el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de marketing, que se celebraron al mismo tiempo. En cambio, algunos terceros interesados, como Ryanair, no están de acuerdo con este planteamiento, pues consideran que los contratos de servicios de marketing deben analizarse por separado.

(306) La Comisión considera, no obstante, que el análisis del conjunto de los elementos del caso confirma la pertinencia del enfoque adoptado en la Decisión de incoar el procedimiento (véanse los considerandos 215 a 220 de la Decisión de incoar el procedimiento). Conviene constatar, a este respecto, que ninguna información enviada en el marco del procedimiento de investigación formal ha venido a cuestionar este análisis preliminar de la Comisión.

(307) En primer lugar, el contrato de servicios de marketing se celebró en la misma fecha que el contrato de servicios aeroportuarios y esos dos contratos fueron celebrados entre las mismas partes. En efecto, AMS es una filial propiedad al 100 % de Ryanair y sus ejecutivos son altos directivos de Ryanair. Por tanto, Ryanair y AMS constituyen una sola entidad económica, en el sentido de que AMS actúa en función de los intereses de Ryanair y bajo su control, y que los beneficios que genera se destinan a Ryanair, en forma de dividendos o de aumento del valor de la empresa. Además, como se expondrá detalladamente más adelante, el contrato de servicios de marketing está vinculado a la explotación de la ruta aérea por Ryanair desde el aeropuerto de Angulema. El contrato de servicios de marketing indica, en efecto, que tiene su origen en el compromiso de Ryanair de operar dicha ruta y se celebró al mismo tiempo que el contrato de servicios aeroportuarios entre el SMAC y Ryanair relativos a esa misma ruta. Por consiguiente, el mero hecho de que los contratos de servicios de marketing hayan sido celebrados por el SMAC con AMS y no con Ryanair no impide considerar que un contrato de servicios de marketing y un contrato de servicios aeroportuarios celebrados al mismo tiempo constituyen una única transacción.

(308) Además, la Comisión recuerda que el contrato de servicios de marketing está vinculado a la operación de rutas aéreas por Ryanair en el aeropuerto de Angulema. La Comisión considera que la relación comercial entre el SMAC y Ryanair, por una parte, y entre el SMAC y AMS, por otra, solo podía plantearse en el marco *sui generis* de la apertura de la línea Angulema-Londres Stansted por Ryanair. A este respecto, debe señalarse que una auditoría realizada por cuenta de las entidades regionales de Charente ([171]) presenta a Ryanair como beneficiaria directa de las «ayudas marketing» que la compañía aérea exige para abrir una eventual línea de bajo coste. Las autoridades francesas subrayan que los acuerdos de 2008 son un mecanismo contractual no disociable, coherente y global. Resulta, por tanto, que, desde el punto de vista de SMAC, como parte contratante, existe un estrecho vínculo entre el contrato de servicios de marketing y las rutas aéreas operadas por Ryanair en el aeropuerto de Angulema.

(309) Esta apreciación se ve reforzada por las cláusulas del contrato de servicios de marketing, de las que se desprende que dicho contrato se basa en el compromiso de Ryanair de operar la ruta que es, al mismo tiempo, objeto del contrato de servicios aeroportuarios. El artículo 1 del contrato de servicios de marketing, relativo a la finalidad del acuerdo, establece que «el presente acuerdo se basa en el compromiso de Ryanair de operar una ruta aérea entre el aeropuerto de Angulema y Londres. El programa original de vuelo será de tres enlaces semanales durante el período primavera/verano, a reservas de imposibilidad por fuerza mayor». La Comisión observa asimismo que determinadas cláusulas del contrato de servicios de marketing se refieren directamente a Ryanair, hasta el punto de considerarla como parte en el contrato, aun cuando el acuerdo de voluntades fue formalizado entre el SMAC y AMS. Así, por ejemplo, en el artículo 7 del contrato de servicio de marketing se menciona que «si el acuerdo se resuelve por parte de Ryanair en

([170]) Sentencia del Tribunal General de 17 de diciembre de 2008, asunto T-196/04, Ryanair/Comisión, p. II-3643.
([171]) Estudio realizado por la Alliance ELSA, fechado el 14 de junio de 2006, en el que se establecen las perspectivas del aeropuerto de Angulema Brie-Champnier y de Cognac-Chanteaubernard después del 1 de enero de 2007.

algún momento antes de finalizar el tercer año del acuerdo, Ryanair pagará al SMAC una multa de 50 000 EUR por el cuarto año y de 25 000 EUR por el quinto año, a prorrata de cada año y del programa de vuelo». Además, el informe de presentación remitido a la comisión de licitación menciona que SNC-Lavalin propone la apertura, en 2013, de una nueva ruta hacia las Islas Británicas, operada por una compañía aérea de bajo coste, «si el SMAC acepta las ayudas para marketing requeridas, que evalúa entre 30 y 35 EUR por pasajero de salida». Así pues, estas disposiciones establecen una relación entre las decisiones tomadas en la gestión del aeropuerto de Angulema y el contrato de servicios de marketing.

(310) La afirmación de Ryanair en el presente procedimiento, según la cual la celebración del contrato de servicios de marketing entre el aeropuerto y AMS no tenía por objeto incrementar el índice de ocupación de los vuelos operados por Ryanair en la ruta Angulema-Londres no puede poner en entredicho esta conclusión. El objeto del contrato de marketing era ofrecer espacios publicitarios en la página web de Ryanair para promover Angulema como destino de viaje entre los visitantes de dicha página y, por tanto, los clientes de esta compañía aérea. Por lo tanto, suponiendo que sea cierta la afirmación de Ryanair y que el contrato de marketing no pudiera hacer aumentar el número de pasajeros transportados por Ryanair desde/hasta Angulema, resulta difícil comprender qué interés pudo tener el aeropuerto en celebrar semejante contrato de marketing.

(311) En consecuencia, los costes relacionados con el contrato de servicios de marketing se debían, según el SMAC, a la apertura de la ruta entre Angulema y Londres Stansted. Desde el punto de vista del SMAC, los beneficios de este contrato solo podían manifestarse a través de ingresos adicionales relacionados con el tráfico de pasajeros en la línea Angulema-Londres Stansted, que era la única línea operada por Ryanair en el aeropuerto de Angulema.

(312) El contrato de servicios de marketing no puede, por tanto, disociarse del contrato de servicios aeroportuarios, que se celebró simultáneamente ni de los servicios de transporte aéreo que constituyen su objeto. Los elementos fácticos expuestos anteriormente ponen de manifiesto, además que, en ausencia de las rutas aéreas en cuestión (y, por tanto, del contrato de servicios aeroportuarios que les afecta), el contrato de servicios de marketing no habría tenido ninguna explicación económica razonable para el aeropuerto de Angulema y, por lo tanto, no se habría celebrado. En aquel momento, Ryanair era la única compañía de gran tamaño que volaba hacia ese aeropuerto y que hubiera podido incrementar el tráfico. Si el aeropuerto hubiera querido fomentar el tráfico en otras rutas operadas por otras compañías competidoras de Ryanair, es razonable suponer que no habría hecho publicidad en la página web de Ryanair. En efecto, como se indicó anteriormente, el contrato de servicios de marketing indica explícitamente que tiene su origen en el compromiso de Ryanair de operar una ruta aérea entre el aeropuerto de Angulema y Londres Stansted y establece, además, servicios de marketing que están dirigidos principalmente a promocionar esta ruta.

(313) En conclusión, habida cuenta de lo que precede, la Comisión considera que conviene analizar conjuntamente los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing (en lo sucesivo, «los acuerdos de 2008»), que constituyen una única operación, con el fin de determinar si constituyen ayudas estatales.

9.1.3.2. Sobre los beneficios que un operador en una economía de mercado habría podido esperar de los contratos de servicios de marketing y sobre el precio que habría estado dispuesto a pagar por estas prestaciones

(314) A fin de aplicar el principio del inversor en una economía de mercado al presente caso, el comportamiento de la CCI de Angulema y del SMAC, como signatarios de los acuerdos de 2008, debe compararse al de un hipotético operador en una economía de mercado encargado de la gestión del aeropuerto de Angulema.

(315) Al analizar esta operación, es preciso estimar los beneficios que dicho hipotético operador en una economía de mercado, guiado por perspectivas de rentabilidad, podía haber esperado de los servicios de marketing. 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. Lo único que cuenta son los efectos de esos servicios en la rentabilidad del aeropuerto, puesto que son los únicos que el hipotético operador en una economía de mercado habría tenido en cuenta.

(316) A este respecto, los servicios de marketing estimulan el uso de las rutas afectadas por los contratos de servicios de marketing y los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes, ya que tienen por objeto la promoción de estas rutas. Aunque este efecto beneficie en primer lugar a la compañía aérea en cuestión, procede considerar que el gestor del aeropuerto también se beneficia de ello. En efecto, un incremento del número de pasajeros puede traducirse para el gestor del aeropuerto en un incremento de los ingresos procedentes de algunas tasas aeroportuarias, así como en los ingresos no aeronáuticos procedentes, en particular, de la actividad de los aparcamientos, restaurantes y otros establecimientos.

(317) Así pues, es innegable que un operador en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto de Angulema en lugar de la CCI-aeropuerto y del SMAC habría podido tener en cuenta este efecto positivo en el momento de plantearse la celebración del contrato de servicios de marketing y del contrato de servicios aeroportuarios correspondiente. Lo habría hecho evaluando el impacto de la ruta aérea en cuestión en sus ingresos y costes futuros y estimando, en este contexto, el número de pasajeros que utilizan dichas rutas, lo cual habría reflejado el efecto positivo de los servicios de marketing. 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 el contrato de servicios de marketing.

(318) Cuando un gestor de aeropuerto celebra un contrato que incluye medidas de fomento de determinadas rutas aéreas, es posible, en efecto, que prevea un índice de ocupación (o factor de carga) ([172]) en las rutas aéreas afectadas y lo tenga en cuenta en la valoración de sus futuros ingresos. A este respecto, la Comisión toma nota de la opinión de Ryanair según la cual los contratos de servicios de marketing no solo implican un coste para un gestor de aeropuertos, sino también un posible beneficio.

(319) Por otra parte, es preciso determinar si un hipotético operador en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto de Angulema en lugar de la CCI-aeropuerto y del SMAC podía razonablemente esperar y cuantificar otros beneficios que los que resultasen del efecto positivo sobre la utilización de las rutas aéreas concernidas por el contrato de servicios de marketing durante el período de explotación de dichas rutas, tal como estipulan el contrato de servicios de marketing o el contrato de servicios aeroportuarios.

(320) Algunos terceros interesados, en particular Ryanair, en su estudio de 17 de enero de 2014, apoyan esta tesis. El estudio del 17 de enero de 2014 se basa en el supuesto de que los servicios de marketing adquiridos por un gestor de aeropuerto como la CCI-aeropuerto y el SMAC pueden reforzar la imagen de marca del aeropuerto y, por consiguiente, estimular de forma duradera el número de pasajeros que utilizan dicho aeropuerto y no solo en las rutas cubiertas por el contrato de servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios durante el período de explotación previsto en el contrato. En particular, el estudio puso de manifiesto que, según Ryanair, las prestaciones de marketing pueden producir efectos positivos duraderos en la afluencia de pasajeros en el aeropuerto, más allá de la expiración del contrato de servicios de marketing.

(321) En primer lugar, procede señalar a este respecto que ningún elemento del caso sugiere que, en el momento de celebrar el contrato de servicios de marketing objeto del procedimiento de investigación formal, el gestor del aeropuerto hubiera proyectado y, menos aún, cuantificado los posibles efectos positivos de los contratos de servicios de marketing que fueran más allá de las meras rutas aéreas contempladas por este contrato, o desde un punto de vista temporal, que fueran más allá de la expiración de dicho contrato. Francia, por su parte, no ha propuesto ningún método que permitiera estimar el posible valor que un hipotético operador de mercado, gestor del aeropuerto de Angulema en lugar de la CCI-aeropuerto y del SMAC, hubiera atribuido a estos efectos en el momento de evaluar la conveniencia de celebrar los acuerdos de 2008. En consecuencia, dichos efectos, suponiendo que existieran, no fueron tenidos en cuenta por los gestores del aeropuerto en el momento de la firma de los contratos con Ryanair y AMS.

(322) Por otra parte, en lo que respecta al carácter duradero de estos efectos, también parece muy incierto sobre la base de la información disponible. No se puede descartar que la promoción de Angulema y su región en la página web de Ryanair haya podido incitar a las personas que consultasen dicha página a adquirir billetes de Ryanair hacia Angulema en el momento en que tuvieron acceso a esta publicidad 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 frecuentemente 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 la operación de promoción. Por otro lado, incluso los titulares de marcas muy conocidas siguen promocionándolas con campañas de marketing, lo que carecería de justificación económica racional si se aceptaran los argumentos de Ryanair.

(323) En efecto, es muy probable que, para la mayoría de la gente, la visita de la página web de Ryanair no es lo bastante frecuente para imprimir, por sí sola, un recuerdo duradero de la promoción de una región realizada en este sitio. Esta observación se ve significativamente reforzada por dos elementos. Primero, a tenor del contrato de servicios de marketing, la promoción de la región de Angulema en la portada de la página de Ryanair se limitaba a cinco párrafos de 150 palabras en la sección «Top five things to do» de la página correspondiente al destino de Angulema-Cognac y a la presencia de un simple enlace en la portada de www.ryanair.com hacia una página designada por el SMAC durante períodos limitados de tiempo, incluso muy breves (24, 17 y 12 días por año durante los tres primeros años).

([172]) El porcentaje de carga o factor de carga se define como la proporción de asientos ocupados en los aparatos utilizados para explotar la ruta aérea en cuestión.

Tanto la naturaleza de estas operaciones de promoción (la presencia de un simple enlace con un valor promocional limitado) como su brevedad pueden haber limitado mucho el efecto de estas operaciones en el tiempo tras su finalización, máxime cuando estas operaciones se limitaron únicamente a la página web de Ryanair y no aparecieron en ningún otro medio. Segundo, las demás operaciones de marketing previstas en el contrato celebrado con AMS se referían únicamente a la página del sitio web relativa al destino Angulema. Es muy probable que la mayoría de la gente no visite esta página con frecuencia y solo lo haga si ya tiene un interés potencial en ese destino.

(324) De este modo, si los servicios de marketing pudieron estimular la utilización de las rutas cubiertas por el contrato de servicios de marketing durante el período de aplicación de esos servicios, es muy probable que ese efecto haya sido nulo o insignificante después de dicho período o en otras rutas.

(325) Se desprende, por otra parte, de los estudios de Ryanair de 17 y 31 de enero de 2014 que los beneficios de los contratos de servicios de marketing que vayan más allá de las rutas aéreas contempladas en esos contratos y de la duración de explotación de estas rutas, tal como está previsto en el contrato de servicios aeroportuarios y el contrato de servicios de marketing, son extremadamente inciertos y no pueden cuantificarse con un grado de fiabilidad que fuera suficiente para un operador prudente en una economía de mercado.

(326) Así, por ejemplo, según el estudio de 17 de enero de 2014, «[…] futuros beneficios incrementales más allá de la expiración prevista del contrato de servicios aeroportuarios son, por su propia naturaleza, inciertos». Por otra parte, el estudio propone dos métodos para evaluar *a priori* los efectos positivos de los contratos de servicios de marketing, un enfoque basado en el flujo de caja (*cash flow*) y otro basado en la capitalización.

(327) El enfoque basado en el flujo de caja consiste en evaluar los beneficios de los contratos de servicios de marketing y los contratos de servicios aeroportuarios en forma de ingresos futuros generados por parte del gestor del aeropuerto mediante los servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios, previa deducción de los gastos correspondientes. El método basado en la capitalización consiste en considerar que la mejora de la imagen de marca del aeropuerto debida a los servicios de marketing como un activo inmaterial, adquirido al precio previsto en el contrato de servicios de marketing.

(328) El estudio destaca, sin embargo, la magnitud de los problemas derivados del enfoque basado en la capitalización, lo que demuestra la poca fiabilidad de los resultados que puede producir tal método, y aboga por el método basado en los flujos de caja. El estudio indica, en particular, que «el enfoque de capitalización solo debería tener en cuenta la proporción de los gastos de marketing imputables a la base del activo inmaterial de un aeropuerto. Sin embargo, puede resultar difícil determinar la proporción de los gastos de marketing destinados a generar ingresos futuros para el aeropuerto (es decir, una inversión en la base del activo inmaterial del aeropuerto), por oposición a los que generan ingresos actuales para el aeropuerto». También subraya que «para aplicar el enfoque de capitalización, es necesario estimar el tiempo medio en el que un aeropuerto pudiera retener a un cliente debido a la campaña de marketing de AMS. En la práctica sería muy difícil estimar el tiempo medio de retención de la clientela tras una campaña de AMS, por falta de datos suficientes».

(329) El estudio de 31 de enero de 2014, por su parte, propone una aplicación práctica del enfoque basado en los flujos de caja. Según este planteamiento, los beneficios del contrato de servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios que vayan más allá de la expiración del contrato de servicios de marketing adoptan la forma de un «valor terminal» calculado en la fecha de expiración del contrato. Este valor terminal se calcula partiendo de los beneficios incrementales que se esperan de ambos contratos en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. Dichos beneficios se prolongan durante el período siguiente, de una duración igual a la del contrato de servicios aeroportuarios, y están ajustados en función del índice de crecimiento del mercado del transporte aéreo en Europa y de un factor de probabilidad que representa supuestamente la capacidad del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing para contribuir a los beneficios del aeropuerto más allá de su fecha de 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 y una marca más fuerte, así como factores externos de red y pasajeros regulares», sin más precisiones al respecto. Además, este método tiene en cuenta un tipo de descuento que refleja el coste del capital.

(330) Por lo que se refiere al factor de probabilidad, el estudio propone un tipo 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 marketing después de su expiración. Por último, no se basa en absoluto en el contenido específico de los servicios de marketing previstos en los distintos contratos con AMS para analizar en qué grado estos servicios podrían influir en los factores mencionados anteriormente.

(331) Además, no demuestra en absoluto que, en el momento del vencimiento de un contrato de servicios aeroportuarios y de un contrato de servicios de marketing, las ganancias que generaron para el gestor 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 un contrato de servicios de marketing para un aeropuerto concreto.

(332) El «valor terminal» 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.

(333) Por lo tanto, el estudio de 31 de enero de 2014 pone de manifiesto que el método de flujo de caja solo podría dar resultados muy inciertos y muy poco fiables, igual que el método de capitalización.

(334) Por otra parte, ni Francia ni ningún tercero interesado ha facilitado datos que demuestren que el método propuesto por Ryanair en este estudio, o cualquier otro método que tuviera en cuenta cuantitativamente los beneficios que fueran más allá de la expiración de los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing, es el efectivamente utilizado por los gestores de aeropuertos regionales comparables al de Angulema. Además, Francia no ha hecho ningún comentario sobre los estudios de 17 y 31 de enero de 2014 y, por tanto, no ha aprobado sus conclusiones en el marco del presente procedimiento.

(335) Por añadidura, como se indicó anteriormente, los servicios de marketing a que se refiere el procedimiento de investigación formal están claramente dirigidos a las personas que pueden utilizar la ruta mencionada en el contrato de servicios de marketing. Si esta ruta no se prolonga al expirar el contrato de servicios aeroportuarios, es extremadamente improbable que los servicios de marketing 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 cual se comprometió a operar en el contrato de servicios aeroportuarios es muy difícil de evaluar por parte de un gestor de aeropuerto. En particular, las compañías aéreas de bajo coste han demostrado que gestionaban las aperturas y cierres de rutas de forma muy dinámica. En el momento de concluir una transacción como la que se examina en el presente procedimiento de investigación formal, un operador prudente en una economía de mercado no apostaría por la voluntad de la compañía aérea de prolongar la explotación de la ruta de que se trate tras la expiración del contrato.

(336) Por otra parte, y a mayor abundamiento, procede señalar que el valor terminal calculado según el método propuesto por Ryanair en el estudio de 31 de enero de 2014 solo es positivo (y, por lo tanto, solo tiene un efecto positivo en la rentabilidad previsible del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing) en los casos en los que el beneficio incremental previsto de dichos contratos en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios sea positivo. En efecto, el método consiste en partir del beneficio incremental esperado en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios y proyectarlo en el futuro, aplicándole dos factores. El primer factor es el crecimiento global del mercado europeo del transporte aéreo y refleja el crecimiento de tráfico previsto. El segundo es un factor del 30 %, que representa esquemáticamente la probabilidad de que la ejecución de los contratos que ya habían expirado favorezca la celebración de contratos similares en el futuro, que puedan generar flujos financieros similares. De este modo, si el futuro beneficio incremental previsto en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios es negativo, el valor terminal también será negativo, lo que refleja el hecho de que la celebración de contratos similares a los que acaban de finalizar es de tal naturaleza que, como ellos, degradan cada año la rentabilidad del aeropuerto.

(337) El estudio de 31 de enero de 2014 se plantea muy brevemente este supuesto, limitándose a indicar en una nota a pie de página, sin comentarios ni justificaciones: «[…] ningún valor terminal puede calcularse si los beneficios incrementales netos de los pagos AMS son negativos durante el último año del período en cuestión» ([173]). Ahora bien, como se demostrará a continuación, todos los contratos implicados en el presente asunto conducen a flujos incrementales previstos que cada año son negativos, no solo globalmente, sino en valor actualizado neto. Así, para dichos contratos, el «valor terminal» calculado según el método propuesto por Ryanair sería nulo o incluso negativo. La toma en consideración de ese valor terminal, por consiguiente, no pone en cuestión la conclusión según la cual los diferentes contratos suponen una ventaja económica.

(338) 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 marketing y tomara en cuenta cuantitativamente al evaluar el interés de celebrar tal contrato asociado a un contrato de servicios aeroportuarios, sería un posible efecto positivo de los servicios de marketing 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 considera que otros posibles beneficios son demasiado inciertos como para considerarlos cuantitativamente y, en efecto, tales beneficios teóricos no fueron tenidos en cuenta por los gestores del aeropuerto de Angulema en la celebración de los acuerdos de que se trata.

([173]) Estudio de 31 de enero de 2014, nota 17, traducción libre del texto inglés.

9.1.3.3. Sobre el carácter comparable del aeropuerto de Angulema con otros aeropuertos europeos

(339) A tenor de las nuevas Directrices, a efectos de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado, la existencia de una ayuda en favor de una compañía aérea que utilice un aeropuerto puede, en principio, excluirse en tanto que el precio facturado por los servicios aeroportuarios corresponde al precio de mercado o, si puede demostrarse mediante un análisis *ex ante*, es decir, basado en la información disponible en el momento de la concesión de la medida y de la evolución previsible en aquel momento, que el acuerdo entre el aeropuerto y la compañía aérea supondrá para el aeropuerto una aportación marginal positiva a los ingresos ([174]).

(340) Por otra parte, según las nuevas Directrices, «cuando proceda a la apreciación de los acuerdos entre aeropuertos y compañías aéreas, la Comisión también tendrá en cuenta en qué medida puede considerarse que dichos acuerdos forman parte de una estrategia global de los aeropuertos, que debería llevarlos a la rentabilidad, al menos a largo plazo» ([175]). No obstante, por lo que se refiere al primer enfoque (comparación con un «precio de mercado»), la Comisión duda que sea posible definir actualmente un elemento de comparación apropiado a efectos de la fijación de un precio de mercado razonable para los servicios prestados por los aeropuertos y considera que un análisis *ex ante* de la rentabilidad adicional es el criterio más pertinente para evaluar los acuerdos concluidos por los aeropuertos con las compañías aéreas individuales ([176]).

(341) A este respecto, cabe señalar que, en general, la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercad, o refiriéndose a un precio medio observado en otros contratos similares, puede ser eficaz cuando dicho precio puede ser razonablemente identificado o deducido de otros indicadores de mercado. No obstante, este método no puede tener la misma pertinencia en el caso de servicios aeroportuarios. La estructura de los costes e ingresos tiende a variar considerablemente de un aeropuerto a otro. En efecto, tales costes e ingresos dependen del estado de desarrollo del aeropuerto, del número de compañías aéreas que lo frecuentan, de su capacidad en términos de tráfico de pasajeros, del estado de las infraestructuras y de las inversiones relacionadas, del marco reglamentario que puede variar de un Estado miembro a otro, así como del déficit y de las obligaciones contraídas por el aeropuerto en el pasado ([177]).

(342) Además, la liberalización del mercado del transporte aéreo complica cualquier análisis estrictamente comparativo. Como lo muestra el presente caso, las prácticas comerciales entre los aeropuertos y las compañías aéreas no se basan en una lista de precios públicos para prestaciones individuales. En efecto, dichas relaciones comerciales presentan una gran variedad. Incluyen un reparto de riesgos en términos de afluencia 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. En consecuencia, las transacciones no son fácilmente comparables entre sí en cuanto a precio por rotación o por pasajero.

(343) Ryanair opina que la aplicación del principio del inversor prudente en una economía de mercado puede realizarse tomando como punto de comparación algunos aeropuertos europeos. A este respecto, considera que algunos aeropuertos europeos pueden compararse con el aeropuerto de Angulema debido a sus similitudes ([178]). El estudio remitido, a este respecto, a la Comisión compara las tasas pagadas por Ryanair en el aeropuerto de Angulema con las tasas que la compañía aérea abona en los aeropuertos que se consideran comparables. Ryanair concluye que las cargas aplicadas por esos aeropuertos son inferiores a las que aplica el aeropuerto de Angulema.

(344) No obstante, la Comisión considera que el método adoptado por el estudio citado es inoperante en la medida en que se limita a las prestaciones y pagos derivados del contrato de servicios aeroportuarios sin tener en cuenta el contrato de servicios de marketing. Ahora bien, como se señaló anteriormente, la Comisión considera que el criterio del operador en una economía de mercado debe aplicarse al término de un análisis conjunto de estos dos actos contractuales inseparables. Por lo tanto, no pueden aceptarse las conclusiones de la evaluación comparativa presentada por Ryanair.

(345) Las tasas pagadas por Ryanair por servicios aeroportuarios en otros aeropuertos no pueden, por tanto, servir de referencia a efectos de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado.

([174]) Véase el apartado 53 de las nuevas Directrices.
([175]) Véase el apartado 66 de las nuevas Directrices.
([176]) Véanse los apartados 59 y 61 de las nuevas Directrices.
([177]) Véase la Decisión de la Comisión, citada en la nota 69, considerandos 88 y 89.
([178]) Ryanair basa su análisis en un estudio presentado por la consultora Oxera con fecha de 25 de junio de 2012.

(346) Por otra parte, la Comisión señala que el precio realmente pagado por Ryanair para el uso de los servicios aeroportuarios del aeropuerto de Angulema fue negativo durante los años 2008 y 2009. Ciertamente, un precio negativo concedido por un gestor de aeropuerto a una compañía aérea como consecuencia de un nivel de tasas aeroportuarias que no cubre los costes de las prestaciones asociadas puede ser conforme al cálculo racional de un operador en una economía de mercado, siempre que este precio negativo se vea compensado, durante un período determinado, por una subida anticipada de los ingresos obtenidos por la explotación de una línea aérea, tengan dichos ingresos un origen aeronáutico o no. Ahora bien, en este caso, los ingresos no aeronáuticos no podían ser suficientes y no podían desarrollarse en las proporciones necesarias y suficientes durante el período de cinco años del contrato de servicios aeroportuarios.

(347) Por último, los aeropuertos para los que pudiera justificarse un precio negativo son escasos y no están incluidos en la muestra seleccionada. La Comisión considera, a este respecto, que las características de los aeropuertos que componen la muestra son demasiado heterogéneas para ofrecer una base satisfactoria de análisis ([179]).

(348) Por otra parte, Ryanair no ha demostrado en qué medida los aeropuertos mencionados en el estudio son suficientemente comparables en materia de volumen y 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 podrían atraer pasajeros ([180]). Ni Francia ni ningún tercero interesado han invocado la existencia de aeropuertos que pudieran ser lo suficientemente comparables al aeropuerto de Angulema según esos distintos criterios.

(349) En estas circunstancias, la Comisión considera que, en el presente contexto, habida cuenta de todos los elementos de que dispone, no hay necesidad alguna de apartarse del planteamiento propugnado en las nuevas Directrices de aviación a efectos de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado a las relaciones entre los aeropuertos y las compañías aéreas, a saber, el análisis *ex ante* de la rentabilidad adicional (o incremental). Este enfoque se justifica por el hecho de que un gestor de aeropuertos tiene 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.

9.1.3.4. Conclusión sobre las modalidades de aplicación del principio del inversor en una economía de mercado

(350) Se desprende de todo lo anterior que, para aplicar el principio del inversor privado en una economía de mercado a los acuerdos de 2008, la Comisión debe analizar conjuntamente el contrato de servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios celebrados al mismo tiempo y debe determinar si un hipotético operador en una economía de mercado, guiado por perspectivas de rentabilidad y que gestionara el aeropuerto de Angulema en lugar de la CCI-aeropuerto y del SMAC, habría celebrado esos contratos. Para ello, es preciso determinar la rentabilidad incremental de los acuerdos de 2008 a lo largo de todo su período de aplicación, según la evaluación que habría hecho el operador en una economía de mercado en el momento de celebrar los contratos, teniendo en cuenta:

— el tráfico incremental futuro esperado de la aplicación de los acuerdos de 2008, considerando los efectos de los servicios de marketing en los índices de ocupación de las rutas contempladas en los contratos,

— los ingresos incrementales futuros esperados de la aplicación de los acuerdos de 2008, 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 adicional generado por la aplicación de estos acuerdos,

— los costes incrementales futuros esperados de la aplicación de los acuerdos de 2008, incluidos los costes de explotación y los posibles costes de inversiones incrementales generados por las rutas cubiertas por estos contratos, así como los costes de los servicios de marketing.

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

([179]) Uno de los criterios de comparación elegido se basa en la inclusión en la categoría de aeropuertos con un tráfico inferior a un millón de pasajeros por año. A partir del momento en que las tasas aeroportuarias del aeropuerto de Angulema se comparan con las que aplican aeropuertos con un tráfico anual de varios cientos de miles de pasajeros por año, el análisis comparativo resultante se hace sobre una base demasiado imprecisa para ser aceptable.

([180]) Véanse las nuevas Directrices, apartado 60.

(352) Cabe señalar que, en el marco de esta evaluación, las alegaciones de Ryanair según las cuales el precio de los servicios de marketing adquiridos por el SMAC es equivalente o inferior a lo que se puede considerar un «precio de mercado» para tales servicios son irrelevantes. En efecto, un operador en una economía de mercado guiado por perspectivas de rentabilidad no estaría dispuesto a adquirir este tipo de servicios, incluso a un precio inferior o igual al «precio de mercado», si previera que, a pesar del efecto positivo de tales servicios en la utilización de las rutas aéreas afectadas, los costes incrementales generados por los contratos superarían los ingresos incrementales en valor actualizado. En efecto, en tal supuesto, el «precio de mercado» superaría su disposición a pagar y, por tanto, se vería abocado, lógicamente, a renunciar a los servicios de que se trate.

(353) Por las mismas razones, el hecho de que los precios previstos en el contrato de servicios aeroportuarios puedan ser superiores o equivalentes a los aplicados por los gestores de aeropuertos mínimamente comparables carece de pertinencia en el marco del presente análisis, puesto que no se puede esperar que generen ingresos incrementales suficientes para cubrir los costes incrementales.

9.1.3.5. Aplicación del principio del inversor en una economía de mercado

(354) A efectos de la apreciación de los acuerdos de 2008 y habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede recordar que tanto la existencia como la importancia de elementos de ayuda en estos contratos deben valorarse teniendo en cuenta la situación existente en el momento de su celebración ([181]) y, más concretamente, teniendo en cuenta las informaciones disponibles y la evolución previsible en aquel momento.

(355) Los datos comunicados por las autoridades francesas subrayan que el SMAC encargó un estudio de previsión presentado el 14 de junio de 2006 ([182]). Este estudio aborda las perspectivas del aeropuerto de Angulema después del 1 de enero de 2007. Sin dar detalles, el informe señala los grandes agregados asociados a la apertura de una ruta operada por Ryanair entre Angulema y Londres. Para un tráfico potencial estimado en 100 000 pasajeros por año, el resultado de este estudio es el siguiente:

	Año 1	Año 2	Año 3
Saldo negativo de la cuenta de explotación	56 000	56 000	56 000
Ayuda de marketing	560 000	560 000	560 000
Gasto anual a cargo del SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Este documento no corresponde a un plan comercial a partir del cual la Comisión podría proceder al análisis del cumplimiento del criterio del operador en una economía de mercado. En efecto, no se conocen los datos que sirvieron de referencia para la elaboración de estas previsiones y las hipótesis elegidas no son lo suficientemente detalladas. Además, esta estimación se realizó partiendo de la base de un período de tres años cuando se había decidido, antes de que se celebraran, que los acuerdos de 2008 debían ser ejecutados durante un período de cinco años. Por último, este estudio se realizó mucho antes de los acuerdos de 2008. No se elaboró para determinar si la ejecución de esos acuerdos con Ryanair/AMS, tal y como se podían haber planteado antes de su celebración, era lo suficientemente rentable para el gestor del aeropuerto.

(357) En cualquier caso, la Comisión constata que estas previsiones tienden a demostrar que el SMAC, como gestor del aeropuerto de Angulema, no actuó de conformidad con el comportamiento de un operador prudente en una economía de mercado. En efecto, de este estudio de previsión de 2006 se desprende que el SMAC no podía ignorar, en esa fecha, que la apertura de una línea entre Angulema y Londres, operada por una compañía aérea de bajo coste, podía traducirse en importantes pérdidas de explotación y, por tanto, en una elevada necesidad de financiación.

(358) A pesar de esta información, de la que disponía el SMAC en el momento de celebrarse los acuerdos de 2008, este último no consideró necesario elaborar un plan comercial o cualquier otro análisis económico equivalente previo relativo a los contratos por firmar con Ryanair y AMS, con el fin de fundamentar, desde un punto de vista económico, su decisión de adoptar dichos compromisos.

([181]) Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal General de 19 de octubre de 2005, asunto T-318/00, Freistaat Thüringen/Comisión, p. II-4179, apartado 125.

([182]) Este estudio fue realizado por Alliance ELSA.

(359) En opinión de Ryanair, la ausencia de un plan comercial en el momento de la celebración de contratos tales como los contemplados en este procedimiento de investigación formal, no puede utilizarse como prueba del incumplimiento del principio del inversor privado en una economía de mercado.

(360) En este sentido, la ausencia de un plan comercial o, de manera más general, de cualquier análisis de rentabilidad cuantificado realizado antes de la celebración de un contrato constituye un indicio serio de que no se ha cumplido el principio del operador en una economía de mercado. Esto es tanto más exacto en el presente caso cuanto que el gestor del aeropuerto de Angulema disponía, antes de la celebración de los acuerdos de 2008, de informaciones que podían poner en duda su rentabilidad económica en caso de que se celebrara un acuerdo para el desarrollo de una ruta de bajo coste hacia Londres.

(361) La Comisión considera útil señalar, en este contexto, que Francia no ha aportado ningún elemento que demostrara que el gestor del aeropuerto había efectuado un análisis de riesgo en relación con los beneficios que pudiesen derivarse de los acuerdos de 2008 en el momento de su celebración. Francia alega, por el contrario, que la decisión del SMAC se basaba en la voluntad de perennizar el aeropuerto de Angulema y apunta a un objetivo de desarrollo regional. Ahora bien, esta alegación sugiere, una vez más, que la celebración de los acuerdos de 2008 con Ryanair y AMS no buscaba principalmente perspectivas de rentabilidad.

(362) La Comisión estima que esta conclusión está confirmada por su evaluación de lo que hubiera sido el análisis coste/beneficio realizado por un operador prudente en una economía de mercado, según los acuerdos de 2008.

(363) Con este fin, la Comisión llevó a cabo su propio análisis basándose en los costes e ingresos incrementales de los acuerdos de 2008, tal como los hubiera evaluado *a priori* un operador en una economía de mercado de acuerdo con las nuevas Directrices. Las hipótesis elegidas y los resultados del análisis se presentan a continuación.

(364) La Comisión considera oportuno recordar, a los fines de este análisis, que, a raíz de la adopción de las nuevas Directrices, tanto Francia como las partes interesadas fueron invitadas a presentar sus observaciones respecto a la aplicación al presente caso de las disposiciones de dichas Directrices (véanse los considerandos 8 y 9). En este asunto, ni Francia ni las partes interesadas han cuestionado, en cuanto al fondo, la tesis de la Comisión según la 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 a efectos de la apreciación de los acuerdos celebrados entre estas dos partes es un análisis *ex ante* de su rentabilidad adicional.

a) Horizonte temporal

(365) Al evaluar el interés de celebrar un contrato de servicios aeroportuarios y/o un contrato de servicios de marketing, un operador en una economía de mercado habría optado, como horizonte temporal de su evaluación, por la duración de los acuerdos en cuestión, o bien por el período acordado en cada contrato individualmente. Dicho de otro modo, habría evaluado los costes e ingresos incrementales durante el período de aplicación de los contratos.

(366) No parece justificado contemplar un período más amplio. En efecto, en la fecha de celebración de los acuerdos, un operador prudente en una economía de mercado no habría contado con la prórroga de los acuerdos al término de su ejecución, en los mismos términos o en términos distintos. Esto es tanto más cierto cuanto que un gestor normalmente prudente no podía ignorar que las compañías de bajo coste como Ryanair eran y son conocidas por llevar sus actividades de forma muy dinámica, tanto si se trata de aperturas y cierres de rutas o de aumentos y reducciones de frecuencias, con el fin de adaptarse a la evolución del mercado.

(367) También conviene señalar que, en el marco de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado, no se tuvo en cuenta el hecho de que Ryanair no operara algunas rutas durante todo el período establecido en los acuerdos de 2008, ya que este elemento no era conocido ni podía preverse en el momento de la celebración de estos acuerdos.

(368) A continuación, la Comisión va a examinar las hipótesis elegidas para analizar los acuerdos de 2008 celebrados con Ryanair/AMS en materia de tráfico, ingresos y costes incrementales, antes de presentar el balance del análisis de dichos acuerdos.

b) Tráfico incremental y número de rotaciones previstas

(369) El análisis efectuado por la Comisión se basa en el tráfico incremental (es decir, el número de pasajeros adicionales) que un operador en una economía de mercado que gestionase el aeropuerto de Angulema en lugar del SMAC habría podido estimar en el momento de la celebración de los acuerdos de 2008. En otras palabras, se trata de estimar el número de pasajeros que el gestor del aeropuerto de Angulema podía prever, en 2008, en la ruta Angulema-Londres, operada por Ryanair durante el período de ejecución del contrato.

(370) El tráfico incremental previsto se determinó a partir de frecuencias previstas para la ruta Angulema-Londres en los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing, así como del número de rotaciones anuales resultante.

(371) Por otra parte, la Comisión ha tenido en cuenta la capacidad de los aparatos utilizados por Ryanair, a saber, los Boeing 737-800, con 189 plazas.

(372) La Comisión presenta así la hipótesis de un índice de ocupación del 85 % por vuelo. Se trata de una hipótesis favorable a Ryanair, ya que el porcentaje del 85 % es bastante alto. Este índice es ligeramente superior a la media de los vuelos operados por Ryanair en su red ([183]) y superior o igual al índice de ocupación propuesto por Francia para los distintos contratos en su reconstrucción de los análisis de rentabilidad. No obstante, la Comisión considera que este elevado índice de ocupación es aceptable, aunque se trate de una hipótesis favorable, para reflejar un posible efecto positivo de los servicios de marketing en la utilización de las rutas aéreas afectadas por los distintos contratos y a falta de otros datos que cuantifiquen el impacto previsible de estos servicios en el índice de ocupación.

Cuando el período de ejecución de un contrato no coincidía con años civiles completos, la Comisión lo tuvo en cuenta y calculó, para cada año de vigencia del contrato, el tráfico previsto en proporción al número de días del año en que el contrato debía aplicarse.

c) Ingresos incrementales

(373) Por lo que se refiere a los acuerdos de 2008 que son objeto de su análisis, la Comisión intentó determinar los ingresos incrementales, es decir, los ingresos generados por la transacción, tal y como un operador en una economía de mercado los hubiera previsto.

(374) En aplicación del principio de la «caja única», la Comisión considera a este respecto que es necesario tener en cuenta los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

(375) Por lo que se refiere a los ingresos aeronáuticos, son la suma del producto de las distintas tasas que debe pagar la compañía aérea al gestor del aeropuerto, a saber:

— la «tasa de aterrizaje», es decir, un importe por rotación,

— la «tasa por pasajero», es decir, un importe por pasajero, y

— la tasa abonada por los servicios de asistencia en tierra, que adopta la forma de un importe por rotación fijado en el contrato de servicios aeroportuarios.

(376) Los acuerdos de 2008 fijaban directamente el importe de la tasa por pasajero y de la tasa de aterrizaje. Según el artículo 7, apartado 1, del contrato de servicios aeroportuarios, el nivel de la tasa por pasajero se basó en las tarifas adoptadas por el aeropuerto de Angulema. No obstante, el artículo 7, apartado 3, del contrato de servicios aeroportuarios establece descuentos promocionales aplicables durante los tres primeros años. Estos descuentos son del 57,25 % el primer año, equivalente a 1,18 EUR, del 48 % el segundo año, equivalente a 1,44 EUR y del 24 % el tercer año, equivalente a 2,10 EUR. Además, el artículo 7, apartado 2, del mismo contrato fijaba las tasas de aterrizaje en 252,29 EUR por cada aterrizaje. Por consiguiente, los importes fijados en el contrato son los que se han tenido en cuenta en el análisis.

(377) Por otra parte, el artículo 7, apartado 4, del contrato de servicios aeroportuarios precisaba que la tasa de asistencia en tierra ascendía a 195 EUR el primer año. Asimismo, indicaba que la tasa se situaba en 245 EUR a partir del segundo año. Este importe fue, por tanto, el adoptado por la Comisión en su análisis.

(378) Con el fin de calcular el producto de las tres tasas aeronáuticas citadas anteriormente, que un operador en una economía de mercado podía prever en un contrato de este tipo, la Comisión utilizó las previsiones del número de rotaciones (para la tasa de aterrizaje y la tasa de asistencia en tierra) y de tráfico adicional (para la tasa por pasajero), fijadas en el contrato, y las multiplicó por los importes unitarios de la tasa, tal y como fueron establecidos anteriormente.

(379) Respecto a los ingresos no aeronáuticos, en principio son prácticamente proporcionales al número de pasajeros. En efecto, la actividad de los aparcamientos, restaurantes y demás establecimientos situados en el aeropuerto depende del número de pasajeros. Es lo que sucede con los ingresos que percibe el gestor del aeropuerto en relación con esas actividades. Sin embargo, en el presente caso, una parte importante de ingresos no aeronáuticos procede de los gastos de los empleados del operador y de otras empresas cuando el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Angulema no es significativo.

([183]) Véase http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Por lo que respecta al importe de esos ingresos no aeronáuticos incrementales, la Comisión considera que es probable que un operador razonable en una economía de mercado lo hubiera calculado en el momento de la celebración de los contratos, basándose en los ingresos no aeronáuticos totales del aeropuerto, inmediatamente anterior a la celebración del contrato de que se trate. En el presente caso, los ingresos no aeronáuticos proceden, en gran parte, de los gastos realizados por los empleados del operador y de las empresas basadas en el aeropuerto cuando el tráfico de pasajeros no es significativo. Por último, según la información presentada por Francia, la suma de los ingresos no aeronáuticos incrementales procedente exclusivamente del tráfico comercial podía evaluarse en […] EUR al año. La Comisión considera que esta estimación parece razonable.

d) Costes incrementales

(381) Los costes incrementales que un operador en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto en lugar de los gestores del aeropuerto de Angulema podía, *a priori*, esperar de cada transacción (incluyendo, en su caso, un contrato de servicios aeroportuarios y un contratos de servicios de marketing) entran en las tres categorías siguientes:

— los costes de compra de los servicios de marketing,

— los costes de inversiones incrementales, debidos a las inversiones realizadas a causa de la transacción,

— los costes de explotación incrementales, a saber, los costes de explotación (personal, compras varias) que pudieran resultar de la ejecución de la operación.

(382) Por lo que se refiere a los costes de los contratos de marketing, la Comisión tuvo en cuenta las cantidades previstas en el contrato de servicios de marketing. El contrato de servicios de marketing celebrado con Ryanair estipulaba en su artículo 3, apartado 1, servicios de marketing por un valor de 400 000 EUR el primer año, 300 000 EUR el segundo año y 225 000 EUR el tercer año. Por lo tanto, estos son los importes utilizados por la Comisión como coste de los servicios de marketing,

(383) Al igual que en las previsiones de tráfico, los pagos de marketing previstos no representan necesariamente los importes efectivamente pagados, ya que algunos acontecimientos posteriores a la celebración de los contratos pudieron haber llevado a apartarse de los importes previstos inicialmente. Este es el caso, en particular, cuando el contrato ha sido objeto de una resolución anticipada. No obstante, estos acontecimientos no deben tenerse en cuenta en la aplicación del principio del inversor en una economía de mercado puesto que son posteriores a la celebración de los contratos. Para evaluar la rentabilidad de los acuerdos de 2008, cualquier operador en una economía de mercado habría hecho referencia a los importes previstos en el momento de la firma del contrato.

(384) Por lo que se refiere a los costes de inversiones incrementales, ninguno de ellos se ha tenido en cuenta en la medida en que ningún elemento del expediente pone de manifiesto que un operador en una economía de mercado hubiera considerado tener que realizar algunas inversiones, fundamentalmente debido a los contratos que son objeto del procedimiento de investigación formal.

(385) A fin de estimar los costes de funcionamiento incrementales previsibles en el momento de la celebración de los acuerdos de 2008, la Comisión debe basarse en los elementos de análisis del gestor del aeropuerto, al no estar en condiciones de calcular por sí misma la forma en que un contrato determinado puede influir en las diferentes partidas de los costes del aeropuerto.

(386) La Comisión observa que dicha estimación fue realizada por la CCI-aeropuerto y el SMAC antes de la firma de los acuerdos de 2008 y, por lo tanto, estaba disponible en el momento de la celebración de dichos contratos.

e) Presentación de los resultados en lo que atañe a los contratos firmados con Ryanair y AMS

(387) Una vez determinados para el contrato todos los ingresos y costes incrementales que un operador en una economía de mercado hubiera previsto, la Comisión está en condiciones de determinar, para los acuerdos de 2008 y año por año en toda su duración prevista, los flujos incrementales esperados (ingresos menos costes). Estos resultados se presentan a continuación.

Cuadro 12

Flujos incrementales esperados de los acuerdos de 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Coeficiente de ocupación	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Pasajeros por vuelo	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Pasajeros por rotación	322	322	322	322	322
Rotaciones de abril a octubre	93	93	93	93	93
Total de pasajeros	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tasas	2008	2009	2010	2011	2012
Tasa por pasajero	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Tasas de aterrizaje por rotación	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Tasa de asistencia en tierra por rotación	195	245	245	245	245

Ingresos incrementales	2008	2009	2010	2011	2012
Producto de la tasa por pasajero	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Producto de la tasa de aterrizaje	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Producto de la tasa de asistencia en tierra	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Ingresos no aeronáuticos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Costes incrementales	2008	2009	2010	2011	2012
Asistencia en tierra y acogida	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
de los cuales, personal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
de los cuales, otros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Ingresos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) La Comisión observa que, en los acuerdos de 2008, todos los flujos incrementales anuales son negativos, como se indica en el cuadro 12, a pesar de las hipótesis favorables a Ryanair que la Comisión eligió, en particular, en materia de tráfico incremental y de costes incrementales. La Comisión señala, además, que esta conclusión seguiría siendo válida aunque se excluyeran totalmente los costes de funcionamiento incrementales y considerando únicamente como costes incrementales los costes de compra de las prestaciones de marketing.

(389) Por lo tanto, la Comisión considera que los acuerdos celebrados en 2008 por el SMAC con Ryanair y AMS confieren una ventaja económica a estas dos compañías. Como esta ventaja procede de disposiciones contractuales específicas con la compañía aérea en cuestión, es selectiva.

9.1.4. *Repercusión en el comercio y la competencia*

(390) Cuando una ayuda financiera concedida por un Estado miembro refuerza la posición de ciertas empresas frente a otras que compiten con ellas en los intercambios intracomunitarios, dichos intercambios deben considerarse afectados por la ayuda. Según una jurisprudencia reiterada ([184]), para que una medida distorsione la competencia basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia.

(391) Desde la entrada en vigor de la tercera fase de la liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993 ([185]), las compañías aéreas pueden prestar libremente sus servicios en las rutas intracomunitarias y beneficiarse de la autorización de cabotaje ilimitado. Ahora bien, según el Tribunal de Justicia, «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» ([186]).

(392) En el presente caso, procede considerar que las medidas controvertidas redujeron los costes de explotación de una línea aérea e incitaron a los operadores a transferir una línea de un aeropuerto a otro. En consecuencia, la Comisión considera que las medidas en cuestión distorsionan la competencia y afectan a los intercambios comerciales dentro de la Unión Europea.

9.1.5. *Conclusión sobre la existencia de una ayuda*

(393) Habida cuenta de las consideraciones que preceden, la Comisión considera que Ryanair y AMS se beneficiaron de ayudas estatales en virtud de los acuerdos de 2008.

9.2. **Compatibilidad con el mercado interior**

(394) Las ayudas en cuestión constituyen ayudas de funcionamiento. Ahora bien, tales ayudas solo pueden declararse compatibles en circunstancias excepcionales y debidamente justificadas.

(395) Se desprende, además, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ([187]), que incumbía a Francia indicar sobre qué base legal las ayudas controvertidas podían ser consideradas compatibles con el mercado interior y demostrar que se cumplían las condiciones de compatibilidad. Por tanto, la Comisión solicitó a las autoridades francesas, en la Decisión de incoación, que indicaran las posibles bases jurídicas sobre las que apoyar la compatibilidad, y que establecieran si se cumplían las condiciones de compatibilidad aplicables, en particular, en caso de que las ayudas en cuestión debieran considerarse como ayudas de puesta en marcha para la apertura de nuevas rutas. Sin embargo, Francia nunca alegó que las medidas examinadas constituían ayudas de puesta en marcha compatibles con el mercado interior ni tampoco propuso otras bases de compatibilidad, ni razonamiento sobre el cual pudiera basarse una declaración de compatibilidad. Además, ningún tercero interesado aportó elementos que demostraran la compatibilidad de dichas medidas con el mercado interior.

(396) Sin embargo, la Comisión considera oportuno analizar en qué medida estas ayudas podrían ser declaradas compatibles en virtud de su contribución a la apertura de nuevas rutas.

([184]) Sentencia del Tribunal General de 30 de abril de 1998, asunto T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisión, p. II-717.

([185]) Reglamento (CEE) nº 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) nº 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) nº 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).

([186]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, asunto C-305/89, Italia/Comisión, p. I-1603.

([187]) Véase la sentencia del Tribunal de 28 de abril de 1993, asunto C-364/90, Italia/Comisión, p. I-2097, apartado 20.

(397) En este contexto, las nuevas Directrices indican: «En lo que respecta a las ayudas a la puesta en marcha concedidas a las compañías aéreas, la Comisión aplicará los principios establecidos en las presentes Directrices a todas las ayudas a la puesta en marcha notificadas sobre las que deba pronunciarse a partir del 4 de abril de 2014, incluso cuando las medidas se hubieran notificado antes de esa fecha. De conformidad con su Comunicación sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales, la Comisión aplicará a las ayudas ilegales a la puesta en marcha concedidas a las compañías aéreas las normas en vigor en el momento de su concesión. Por consiguiente, la Comisión no aplicará los principios establecidos en estas directrices a las ayudas ilegales a la puesta en marcha concedidas a compañías aéreas antes del 4 de abril de 2014» ([188]).

(398) Las Directrices de 2005 disponen, por su parte, que «la Comisión examinará la compatibilidad de toda ayuda a la financiación de infraestructuras aeroportuarias o ayuda de puesta en marcha concedida sin su autorización y, por lo tanto, infringiendo lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado con arreglo a las presentes Directrices si la ayuda comenzó a concederse después de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En los demás casos, el examen se fundamentará en las normas aplicables en el momento en que comenzó la concesión de la ayuda» ([189]).

(399) Como los acuerdos de 2008 fueron celebrados después de la entrada en vigor de las Directrices de 2005, dichas Directrices constituyen la base jurídica aplicable.

(400) A este respecto, el punto 27 de las Directrices de 2005 establece que las ayudas al funcionamiento concedidas a las compañías aéreas (como las ayudas de puesta en marcha) solo pueden ser declaradas compatibles con el mercado interior en casos excepcionales y bajo condiciones estrictas en las regiones europeas desfavorecidas, es decir, las regiones que puedan acogerse a la excepción del artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE, las regiones ultraperiféricas y las regiones con baja densidad de población.

(401) Como el aeropuerto de Angulema no está situado en una región de este tipo, esta excepción no se aplica.

(402) La Comisión observa que ni Francia ni ningún tercero interesado han demostrado la compatibilidad de estas medidas con el mercado interior, ni basándose en las Directrices de 2005 ni en cualquier otro fundamento.

(403) Dado que los criterios establecidos en el punto 79 de las Directrices de 2005 para las ayudas de puesta en marcha son acumulativos, la Comisión considera oportuno examinar los criterios previstos en el apartado 5, párrafo 2, letras i) y k), de dichas Directrices.

(404) Por lo que se refiere al criterio i) (Plan comercial que acredite la viabilidad y el análisis de la repercusión de la nueva ruta en las líneas competidoras), la Comisión invitó a Francia a que indicase si estos planes de negocios se habían llevado a cabo y, en caso afirmativo, a enviarle copias de los mismos. Ni Francia ni ningún tercero interesado hicieron constar la existencia de tales planes de negocios. Además, se desprende de las declaraciones de Ryanair/AMS que no se elaboró ningún plan comercial para demostrar la viabilidad de la línea, durante un período sustancial, después de que se concediera la ayuda. En efecto, ningún análisis previo, basado en los datos de que disponía la compañía aérea en el momento de la celebración de los acuerdos de 2008, permitía demostrar la viabilidad de la conexión aérea entre el aeropuerto de Angulema y Londres-Stansted. Por lo tanto, no se cumple el criterio establecido en la letra i).

(405) El criterio k) (Recursos) establece que deben preverse mecanismos de recurso en los Estados miembros para remediar cualquier discriminación que pudiera producirse en la concesión de ayudas. La Comisión observa que ningún mecanismo de recurso estaba previsto en el momento de la celebración de los acuerdos de 2008 para remediar una situación de discriminación en la concesión de las ayudas a la puesta en marcha. Por consiguiente, tampoco se cumple el criterio previsto en la letra k).

9.3. **Conclusión**

(406) Los acuerdos celebrados en 2008 por el SMAC con Ryanair y AMS, objeto del presente procedimiento, constituyen ayudas estatales incompatibles con el mercado interior.

10. **CONCLUSIÓN GENERAL**

(407) Con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE, los Estados miembros están obligados a informar de todo proyecto encaminado a conceder o modificar una ayuda. El Estado miembro interesado no puede ejecutar las medidas proyectadas antes de que dicho procedimiento haya desembocado en una decisión definitiva. En el presente caso, las autoridades francesas no han notificado las compensaciones recibidas por los gestores del aeropuerto de Angulema ni los acuerdos de 2008. Además, las ayudas se abonaron antes de que la Comisión adoptase una decisión definitiva al respecto.

([188]) Véase el punto 174 de las nuevas Directrices.
([189]) Punto 85 de las Directrices de 2005.

(408) A la luz de lo que precede, la Comisión considera que las compensaciones recibidas por el aeropuerto de Angulema constituyen ayudas estatales ilegales pero compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(409) Los importes abonados en el marco de la ejecución de los acuerdos de 2008 en cuanto a la actividad de Ryanair y AMS, en cambio, son ayudas estatales ilegales e incompatibles con el mercado interior.

11. **RECUPERACIÓN**

(410) Según reiterada jurisprudencia, cuando la Comisión comprueba que una ayuda es incompatible con el mercado interior, la Comisión es competente para obligar al Estado miembro interesado a suprimir o modificar dicha ayuda ([190]). Según el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo ([191]), «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 (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».

(411) El objetivo que persigue la Comisión al exigir al Estado miembro interesado que recupere las ayudas incompatibles con el mercado interior es restablecer la situación anterior ([192]). A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que el objetivo se ha alcanzado cuando los beneficiarios han reembolsado los importes concedidos mediante una ayuda ilegal, anulando así la ventaja de que disfrutaban sobre sus competidores. De esta manera, la situación anterior al pago de la ayuda queda restablecida ([193]).

(412) En el presente caso, parece que ningún principio general del Derecho de la Unión va en contra de la recuperación de las ayudas ilegales así comprobadas. En particular, ni Francia ni los terceros interesados han aportado argumentos en este sentido.

(413) En consecuencia, Francia deberá adoptar todas las medidas necesarias para recuperar de Ryanair y AMS las ayudas concedidas ilegalmente en virtud de los acuerdos de 2008.

(414) Los importes de la ayuda que deben recuperarse se determinarán de la siguiente manera. Debe considerarse que los acuerdos de 2008 dieron lugar a un importe de ayuda anual igual, para cada uno de los años en que estos acuerdos se aplicaron. Cada uno de dichos importes se calcula a partir de la parte negativa del flujo incremental previsible (ingresos menos costes) en el momento de la celebración de los acuerdos de 2008, que figuran en el cuadro 12. En efecto, estos importes corresponden a los que se tenían que haber deducido cada año del importe de los servicios de marketing (o que se tenían que haber previsto añadir a las tasas aeroportuarias y tasas de asistencia en tierra facturadas a las compañías aéreas) para que el valor actualizado neto del contrato fuese positivo, es decir, que se ajustase al principio del inversor en una economía de mercado.

(415) A fin de tener en cuenta el beneficio efectivo recibido por Ryanair y AMS en aplicación de los acuerdos de 2008, los importes mencionados en el considerando anterior podrán ajustarse, en apoyo de las pruebas aportadas por Francia, en función: i) de la diferencia entre, por una parte, los pagos reales, tal como se constataron *ex post*, que fueron realizados por Ryanair en concepto de tasa de aterrizaje, tasa por pasajero y servicios de asistencia en tierra de conformidad con el contrato de servicios aeroportuarios, y, por otra, los flujos previstos (*ex ante*) correspondientes a estas partidas de ingresos y mencionados en el cuadro 12, y ii) de la diferencia entre, por una parte, los pagos reales de gastos de marketing como se constataron *ex post*, que fueron efectuados en favor de Ryanair y AMS en aplicación del contrato de servicios de marketing y, por otra, los costes de marketing previstos (*ex ante*) correspondientes a los mencionados en el cuadro 12.

(416) Además, la Comisión considera que el beneficio efectivo recibido por Ryanair y AMS se limita a la duración efectiva de la aplicación de los acuerdos de 2008. Después de la resolución de dichos acuerdos, en efecto, Ryanair y AMS no recibieron transferencias en forma de pagos de marketing. Por consiguiente, los importes de la ayuda calculados según lo indicado a continuación y vinculados a los acuerdos de 2008 se reducen a cero en los años en que el contrato dejó de aplicarse (en particular, a causa de la resolución anticipada de mutuo acuerdo entre las partes).

([190]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1973, asunto C-70/72, Comisión/Alemania, p. 813, apartado 13.
([191]) Reglamento (CE) nº 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).
([192]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994, asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión, p. I-4103, apartado 75.
([193]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de junio de 1999, asunto C-75/97, Bélgica/Comisión, p. I-3671, apartados 64 y 65.

(417) El cuadro 13 presenta la información pertinente sobre los importes a partir de los cuales se calculan los importes que deben recuperarse. Estos importes incluyen los flujos incrementales (ingresos menos costes) previstos que resultan de la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado, pero con reducciones para los años en que no hayan llegado a su vencimiento.

Cuadro 13

Información sobre los importes que deben recuperarse de los acuerdos de 2008

Importe indicativo de la ayuda recibida con arreglo al régimen (EUR) ([1])					Importe indicativo de la ayuda que debe recuperarse (EUR) (Principal)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	405 630	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Por lo que respecta al cálculo de los intereses, se considera que la ayuda se concedió el 31 de diciembre del año de que se trate.

(418) Como se explicó anteriormente, la Comisión considera que, a efectos de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales, Ryanair y AMS constituyen una sola entidad económica y los contratos de servicios de marketing y de servicios aeroportuarios celebrados simultáneamente el 8 de febrero de 2008 deben considerarse como una sola transacción. Por consiguiente, la Comisión considera que Ryanair y AMS son conjunta y solidariamente responsables de la totalidad del reembolso de las ayudas recibidas al amparo de los acuerdos de 2008.

(419) El importe de la ayuda efectivamente desembolsado desde 2008 hasta 2009 en aplicación de los acuerdos de 2008 asciende a un importe total aproximativo de 868 695 EUR.

(420) Las autoridades francesas deberán recuperar el importe mencionado en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

(421) A este respecto, las autoridades francesas deberán, además, añadir al importe de la ayuda los intereses de recuperación que empiezan a contar desde la fecha en que la ayuda en cuestión se puso a disposición de las empresas, es decir, en cada fecha efectiva de pago de las ayudas hasta su recuperación efectiva ([194]), de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([195]). Dado que, en el presente caso, los flujos que integran dichas ayudas son complejos y se abonan en distintos momentos a lo largo del año e incluso de forma continuada para determinadas categorías de ingresos, la Comisión estima aceptable, para el cálculo de los intereses de recuperación, considerar que el momento del pago de las ayudas en cuestión se sitúa a finales de año, es decir, a 31 de diciembre de cada año afectado.

(422) Cuando un Estado miembro encuentre dificultades imprevisibles 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 de que se trate trabajan conjuntamente de buena fe con el fin de superar las dificultades sin dejar de cumplir todas las disposiciones ([196]) del TFUE.

(423) La Comisión invita a Francia a indicarle sin demora todos los problemas encontrados en la ejecución de esta Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Los pagos efectuados por el Departamento de la Charente, la Communauté d'agglomération du grand Angoulême y la Communauté des Communes de Braconne Charente en aplicación del acuerdo de 23 de mayo de 2002, relativo a las condiciones de financiación de la explotación y desarrollo del aeropuerto de Angulema Brie Champniers, así como por el

([194]) Véase el artículo 14, apartado 2, del Reglamento nº 659/99, citado anteriormente.
([195]) Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1).
([196]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 2 de febrero de 1989, asunto C-94/87, Comisión/Alemania, p. 175, apartado 9, y de 4 de abril de 1995, asunto C-348/93, Comisión/Italia, p. 673, apartado 17.

Syndicat Mixte des Aéroports de Charente en virtud del subcontrato de gestión de 22 de enero de 2009 y del acta de compromiso de 8 de agosto de 2011 en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Angulema y de SNC-Lavalin, respectivamente, constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE concedidas ilegalmente por Francia, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

2. Los pagos en favor de Ryanair y Airport Marketing Services efectuados por el Syndicat Mixte des Aéroports de Charente en aplicación del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing celebrados el 8 de febrero de 2008 constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, concedidas ilegalmente por Francia, en infracción del artículo 108, apartado 3, del TFUE.

Artículo 2

1. Los pagos efectuados por el Departamento de la Charente, la Communauté d'agglomération du grand Angoulême y la Communauté des Communes de Braconne Charente en aplicación del acuerdo de 23 de mayo de 2002, relativo a las condiciones de financiación de la explotación y del desarrollo del aeropuerto de Angulema Brie Champniers, así como por el Syndicat Mixte des Aéroports de Charente en virtud del subcontrato de gestión de 22 de enero de 2009 en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Angulema, constituyen ayudas estatales compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

2. Los pagos efectuados por el Syndicat Mixte des Aéroports de Charente en favor de SNC-Lavalin en aplicación del acta de compromiso de 8 de agosto de 2011, son compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE, a condición de que Francia demuestre a la Comisión que el importe total pagado a lo largo de la vigencia del contrato no excede de lo necesario para cubrir los costes netos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, excluyendo los costes relativos al desarrollo comercial de la plataforma, incluyendo una tasa razonable de rendimiento sobre el capital invertido.

3. Francia comunicará a la Comisión, en los cuatro meses siguientes a la expiración del contrato celebrado en 2011 entre el Syndicat Mixte des Aéroports de Charente y SNC-Lavalin, un informe que demuestre que el importe de la compensación concedida a SNC-Lavalin, incluida una tasa razonable de rendimiento del capital invertido, se ajusta, durante toda la vigencia del contrato, al artículo 5 de la Decisión 2012/21/UE.

4. Las ayudas concedidas en favor de Ryanair y Airport Marketing Services por el Syndicat Mixte des Aéroports de Charente en aplicación del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing, celebrados el 8 de febrero de 2008 con Ryanair y Airport Marketing Services, son incompatibles con el mercado interior.

Artículo 3

1. Francia tiene la obligación de recuperar de los beneficiarios las ayudas contempladas en el artículo 2, apartado 4. Ryanair y Airport Marketing Services están obligados, conjunta y solidariamente, a devolver las ayudas.

2. Las cantidades pendientes de recuperación devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación efectiva.

3. Los intereses se calcularán con arreglo a una base compuesta, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 y con el Reglamento (CE) nº 271/2008 de la Comisión ([197]) por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 794/2004.

4. Francia cancelará todos los pagos pendientes de las ayudas mencionadas en el artículo 2, apartado 4, a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión.

Artículo 4

1. La recuperación de las ayudas mencionadas en el artículo 2, apartado 4, será inmediata y efectiva.

2. Francia garantizará que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

([197]) Reglamento (CE) nº 271/2008 de la Comisión, de 30 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 794/2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 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).

Artículo 5

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Francia presentará la siguiente información a la Comisión:

a) los importes de la ayuda que deban recuperarse de conformidad con el artículo 3;

b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;

c) los documentos que demuestren que se ha ordenado a los beneficiarios que reembolsen la ayuda.

2. Francia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que haya concluido la recuperación de las ayudas mencionadas en el artículo 2, apartado 4. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, información sobre las medidas ya adoptadas y 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 6

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2014.

Por la Comisión

Joaquín ALMUNIA

Vicepresidente