DECISIÓN (UE) 2015/1227 DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2014

relativa a la Ayuda estatal SA.22614 (C 53/07) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services y Transavia

[notificada con el número C(2014) 5085]

(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),

Tras 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 25 de enero de 2007, las autoridades francesas notificaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE»), una medida en favor de la compañía Airport Marketing Services Limited (en lo sucesivo, «AMS»), filial al 100 % de Ryanair Limited (en lo sucesivo, «Ryanair») en forma de contrato de servicios de marketing celebrado con esta última. Esta medida fue notificada como ayuda estatal por las autoridades francesas. Como la medida ya había sido ejecutada por las autoridades francesas, fue registrada por la Comisión en el registro de las ayudas ilegales con el número NN 12/07.

(2) A petición de las autoridades francesas se organizaron reuniones de trabajo con los servicios de la Comisión el 20 de febrero y el 16 de julio de 2007.

(3) Mediante carta de 26 de febrero de 2007, la Comisión invitó a las autoridades francesas a suministrar información complementaria. A falta de respuesta en el plazo señalado, se envió un recordatorio a las autoridades francesas el 15 de junio de 2007. Mediante carta de 12 de julio de 2007, las autoridades francesas facilitaron la información solicitada.

(4) Mediante carta de 28 de noviembre de 2007, la Comisión notificó a las autoridades francesas su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE.

(5) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 15 de febrero de 2008 ([3]). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión.

(6) El 18 de diciembre de 2007 y el 29 de enero de 2008, las autoridades francesas solicitaron la prórroga del plazo que se les había concedido para presentar sus observaciones sobre la Decisión de incoar el procedimiento. Mediante cartas de 4 de enero y 1 de febrero de 2008, la Comisión aceptó que el plazo se prorrogara hasta el 28 de febrero de 2008.

(7) Las observaciones de las autoridades francesas fueron comunicadas a la Comisión el 2 de junio de 2008.

([1]) Con efecto a partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE han pasado a ser los artículos 107 y 108, respectivamente, 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 introdujo 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 41 de 15.2.2008, p. 11 y DO C 96 de 31.3.2012, p. 22.

([3]) DO C 41 de 15.2.2008, p. 11.

(8) La Comisión recibió observaciones de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn (en lo sucesivo, «la CCIPB»), el 25 de febrero de 2008 ([4]), de AMS ([5]), de Ryanair, y de la Asociación de Compañías Aéreas Europeas (*Association of European Airlines*, en lo sucesivo, «la AEA») mediante cartas de 14 de marzo de 2008, y de la compañía aérea Air France, el 19 de marzo de 2008 ([6]). La Comisión comunicó dichas observaciones a Francia mediante carta de 11 de junio de 2008, dándole la posibilidad de comentarlas.

(9) Mediante carta de 7 de julio de 2008, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que no tenían ningún comentario que hacer sobre las observaciones de las terceras partes.

(10) A petición de las autoridades francesas, se celebró una reunión el 4 de noviembre de 2008 entre los servicios de la Comisión y los representantes de la CCIPB. Durante esta reunión, la Comisión informó a las autoridades francesas de que había contratado a un consultor independiente para que la ayudara a analizar los contratos en cuestión (en lo sucesivo, «el consultor»). El consultor presentó su informe el 30 de marzo de 2011.

(11) Mediante carta de 17 de marzo de 2011, la Comisión solicitó a las autoridades francesas información complementaria. Mediante carta de 13 de abril de 2011, las autoridades francesas solicitaron la prórroga del plazo hasta el 1 de junio de 2011, plazo que la Comisión aceptó por carta de 6 de mayo de 2011. Las autoridades francesas aportaron argumentos de réplica mediante carta de 30 de mayo de 2011.

(12) Mediante carta de 11 de abril de 2011, la Comisión solicitó a Ryanair que presentara información complementaria. Ryanair respondió mediante carta de 31 de agosto de 2011. La Comisión transmitió estas observaciones a Francia para que hiciera comentarios mediante carta de 11 de octubre de 2011. Mediante carta de 21 de noviembre de 2011, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que no deseaban realizar ningún comentario en respuesta a dichas observaciones.

(13) Mediante carta de 25 de enero de 2012, la Comisión notificó a Francia su decisión de ampliar el procedimiento de investigación formal, incoado en 2007, a distintas medidas en favor de las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Pau, así como del gestor del aeropuerto. La Decisión de la Comisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de 31 de marzo de 2012 ([7]). La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión.

(14) Mediante carta de 22 de febrero de 2012, la Comisión solicitó a las autoridades francesas información complementaria. El 28 de febrero de 2012, las autoridades francesas solicitaron la prórroga del plazo que se les había concedido para presentar sus observaciones sobre la decisión de 25 de enero de 2012, y el plazo que les había sido concedido en el escrito de la Comisión de 22 de febrero de 2012. La Comisión aceptó que estos plazos se prorrogaran hasta el 27 de marzo de 2012. Mediante carta de 29 de marzo de 2012, las autoridades francesas aportaron argumentos de réplica a la carta de la Comisión de 22 de febrero de 2012, así como sus observaciones sobre la Decisión de ampliar el procedimiento.

(15) En el marco de la ampliación del procedimiento, la Comisión recibió observaciones de la CCIPB el 30 de abril de 2012 ([8]), de AMS el 30 de abril de 2012 ([9]) y de Ryanair el 30 de abril de 2012 ([10]). La Comisión transmitió estas observaciones a Francia para que hiciera comentarios mediante carta de 31 de mayo de 2012. Mediante carta de 13 de junio de 2012, Francia indicó que no tenía nada que comentar.

(16) Mediante carta de 26 de abril de 2012, la Comisión solicitó a las autoridades francesas información complementaria. Las autoridades francesas aportaron argumentos de réplica mediante carta de 10 de mayo de 2012.

(17) Mediante carta de 10 de abril de 2013, Ryanair envió a la Comisión dos notas redactadas por la sociedad Oxera y un análisis realizado por el profesor Damien P. McLoughlin. Mediante carta de 3 de mayo de 2013, la Comisión envió estos documentos a las autoridades francesas para que los comentaran. Mediante carta de 7 de junio de 2013, Francia indicó que no tenía nada que comentar.

([4]) El 14 de abril de 2008, la Comisión solicitó una versión no confidencial de sus observaciones a la CCIPB. El 16 de abril de 2008, la CCIPB confirmó que sus observaciones no contenían datos confidenciales que no pudieran ser comunicados a las autoridades francesas.

([5]) El 10 de abril de 2008, la Comisión solicitó una versión no confidencial de sus observaciones a la compañía AMS. El 19 de mayo de 2008, la compañía AMS comunicó a la Comisión la versión no confidencial de sus observaciones.

([6]) Mediante carta de 13 de marzo de 2008, Air France solicitó una ampliación del plazo para enviar observaciones sobre la Decisión de 28 de noviembre de 2007, que la Comisión aceptó el 17 de marzo de 2008.

([7]) DO C 96 de 31.3.2012, p. 22.

([8]) El 14 de mayo de 2012, la CCIPB confirmó que esas observaciones no contenían datos confidenciales que no pudieran ser comunicados a las autoridades francesas.

([9]) El 1 de mayo de 2012, la sociedad AMS comunicó a la Comisión la versión no confidencial de sus observaciones.

([10]) Ryanair confirmó que esas observaciones no contenían datos confidenciales.

(18) Mediante carta de 14 de noviembre de 2013, la Comisión pidió información complementaria a Francia.

(19) Mediante carta de 16 de diciembre de 2013, la Comisión envió a las autoridades francesas el informe del consultor para que lo comentaran. Francia no presentó observaciones en el plazo señalado.

(20) El 19 de diciembre de 2013, Francia solicitó que se prorrogara el plazo que se le había concedido para responder a la solicitud de información de 14 de noviembre de 2013. La Comisión aceptó que este plazo se prorrogara hasta el 23 de enero de 2014. A falta de respuesta en ese plazo, la Comisión envió un recordatorio a Francia mediante escrito de 24 de enero de 2014, concediéndole un plazo adicional de diez días laborables. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 6 de febrero de 2014.

(21) La Comisión recibió observaciones por parte de Ryanair el 20 de diciembre de 2013, el 17 de enero y el 31 de enero de 2014. Dichas observaciones complementarias se enviaron mediante carta a Francia, respectivamente, el 9 de enero, el 23 de enero y el 4 de febrero de 2014. Francia, en sus escritos de 29 de enero, 3 de febrero y 21 de mayo de 2014, comunicó a la Comisión que no tenía ninguna observación que formular.

(22) Los días 24 de febrero, 13 de marzo y 19 de marzo de 2014, a raíz de la adopción de las Directrices sobre ayudas estatales a los aeropuertos y a las compañías aéreas ([11]) (en lo sucesivo, «las nuevas Directrices»), la Comisión invitó a Francia y a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la aplicación de las nuevas Directrices al presente caso. El 19 de marzo de 2014, Francia presentó sus observaciones.

(23) Además, el 15 de abril de 2014, se publicó un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([12]), en el que se invitaba a los Estados miembros y a las partes interesadas a presentar sus observaciones, incluso en el presente caso, a la luz de la entrada en vigor de las nuevas Directrices. Air France, la organización no gubernamental Transport & Environment y la CCIPB presentaron observaciones en el plazo señalado. Mediante carta de 28 de mayo de 2014 la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia, en su carta de 6 de junio de 2014, comunicó a la Comisión que no tenía ninguna observación que formular.

(24) Mediante carta de 27 de febrero de 2014, la Comisión solicitó a Francia información complementaria. El 17 de marzo de 2014, Francia pidió que se prorrogara el plazo que se le había concedido para responder a la solicitud de información de 27 de febrero de 2014. La Comisión aceptó que este plazo se prorrogara hasta el 27 de abril de 2014. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 25 de abril de 2014 ([13]).

(25) Mediante carta de 16 de mayo de 2014, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 6 de junio de 2014.

2. INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL AEROPUERTO

(26) Como se indica en la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, el aeropuerto de Pau-Pyrénées (en lo sucesivo, «el aeropuerto de Pau») está situado en el departamento de Pirineos Atlánticos, en la región de Aquitania.

(27) Este aeropuerto fue en un principio propiedad del Estado, que encargó su explotación a la CCIPB mediante una delegación de servicio público establecida hasta el 31 de diciembre de 2015 por una orden interministerial de 12 de marzo de 1965 (en lo sucesivo, «la orden de 1965»), a la que se adjuntó un Pliego de Condiciones que fijaba las obligaciones respectivas del Estado y de la CCIPB. La orden interministerial y el Pliego de Condiciones de la concesión fueron modificados por cuatro cláusulas adicionales sucesivas.

(28) La CCIPB forma parte de la red de Cámaras de Comercio e Industria. En Francia, las Cámaras de Comercio e Industria son entidades públicas con carácter administrativo que representan los intereses generales del comercio, la industria y los servicios de su distrito electoral. Las misiones y prerrogativas de las Cámaras de Comercio e Industria se fijan por ley y están sujetas a la tutela administrativa y financiera del Estado, a través del Ministerio de Finanzas y Desarrollo y del de Planificación y Administración del Territorio, cada uno dentro de su ámbito de competencias. Según el artículo R 712-2 del Código de Comercio, «la tutela de las Cámaras de Comercio e Industria regionales y de las Cámaras de Comercio e Industria territoriales está en manos del prefecto de la región, asistido por el responsable regional de finanzas públicas». La autoridad de supervisión debe estar, por tanto, informada de determinados tipos de deliberaciones importantes establecidas en la normativa (por ejemplo, sobre el presupuesto, el recurso a préstamos, la concesión de garantías a terceros, las cesiones, adquisiciones o extensiones de participaciones financieras en sociedades civiles o mercantiles, etc.). Dichos actos solo pueden ser ejecutados si han sido enviados a la autoridad de tutela, que puede oponerse a ellos. Las Cámaras de Comercio e Industria están dirigidas por una asamblea elegida entre los representantes de las empresas de su distrito electoral.

([11]) DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.
([12]) DO C 113 de 15.4.2014, p. 30.
([13]) Con dicha carta, Francia remitió también una nota de la CCIPB, indicando que las autoridades francesas no compartían la apreciación que contenía. En cualquier caso, esta nota reitera en esencia las observaciones que la CCIPB ya había facilitado directamente a la Comisión.

(29) La gestión del aeropuerto de Pau es objeto de una contabilidad específica, distinta de la compatibilidad general de la CCIPB.

(30) El 1 de enero de 2007, en el marco de la aplicación del artículo 28 de la Ley 2004-809, de 13 de agosto de 2004, relativa a las libertades y responsabilidades locales, el Estado transfirió la propiedad del aeropuerto a una agrupación de entes locales, el Sindicato Mixto del Aeropuerto Pau-Pyrénées (en lo sucesivo, «el Sindicato Mixto»), del que son miembros el Consejo Regional de Aquitania, el Consejo General del Departamento de los Pirineos Atlánticos, la Communauté d'agglomération de Pau Porte des Pyrénées y 14 comunidades de municipios. Se celebró entonces un acuerdo entre el Estado y el Sindicato Mixto, con entrada en vigor el 1 de marzo de 2007. Este acuerdo fue modificado por la cláusula adicional de 12 de agosto de 2009.

(31) Cuando pasó a ser propietario del aeropuerto, el Sindicato Mixto sustituyó al Estado como autoridad adjudicadora. Asumió, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 28-VI- 2º de la citada Ley de 13 de agosto de 2004, los contratos anteriores y, en particular, el contrato de adjudicación celebrado con la CCIPB. La CCIPB siguió siendo, por tanto, el operador del aeropuerto antes y después de la transmisión de propiedad al Sindicato Mixto.

(32) En el aeropuerto operan tanto aeronaves civiles como militares. El cuadro siguiente indica el número total de pasajeros que utilizaron el aeropuerto durante el período 2000-2013, tanto de salida como de llegada.

Cuadro 1

Tráfico del aeropuerto de Pau (número de pasajeros) en el período 2000-2013

Año	Total
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Fuente: Datos proporcionados por Francia y el sitio web de la CCIPB.

(33) La actividad de Ryanair en el aeropuerto de Pau comenzó en abril de 2003. Durante el período analizado (de 2003 a 2011), Ryanair operó las rutas hacia Londres, Charleroi, Bristol y Beauvais.

(34) En 2010, los vuelos de Ryanair representaron aproximadamente el 16 % de los pasajeros del aeropuerto. Ryanair puso fin a sus vuelos hacia Pau al acabar sus compromisos contractuales con el aeropuerto, el 1 de abril de 2011.

(35) Aparte de Ryanair, la principal compañía comercial que utiliza el aeropuerto de Pau es Air France. Esta opera la mayoría de los vuelos a partir de Pau y representa la mayor parte del tráfico de dicho aeropuerto (aproximadamente el 80 % de los pasajeros).

(36) Otras compañías aéreas utilizaron el aeropuerto durante el período analizado, en particular Transavia CV (en lo sucesivo, «Transavia»), filial del grupo Air France-KLM.

3. MEDIDAS QUE FUERON OBJETO DE LA DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL E INFORME DEL CONSULTOR

(37) Las medidas que fueron objeto de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal se referían, en particular, a la explotación de la ruta entre Pau y Londres Stansted. Se trataba, por una parte, de un contrato de servicios de marketing celebrado por la CCIPB con AMS en 2005 y, por otra, de un contrato de servicios aeroportuarios celebrado por la CCIPB con Ryanair en la misma fecha. Estos dos contratos (en lo sucesivo, «los contratos de 2005») fueron firmados el 30 de junio de 2005 por una duración de cinco años, con posibilidad de prórroga por cinco años más.

3.1. *LOS CONTRATOS DE 2005 CELEBRADOS CON AMS Y RYANAIR*

3.1.1. EL CONTRATO DE SERVICIOS DE MARKETING CELEBRADO CON AMS PARA LA RUTA PAU-LONDRES STANSTED

(38) AMS es una filial de Ryanair que dispone de una licencia exclusiva para ofrecer servicios de marketing en el sitio web de Ryanair, www.ryanair.com. El contrato de servicios de marketing en internet celebrado con AMS (en lo sucesivo, «el contrato de servicios de marketing de 2005») notificado por Francia precisa: «el presente contrato se basa en el compromiso de Ryanair de explotar diariamente una ruta entre Pau y Londres (Stansted)» (artículo 1). El contrato de servicios de marketing tiene por objeto «determinar las condiciones en que Airport Marketing Services facilitará a la CCIPB servicios de marketing específicos destinados a promover las diversas atracciones turísticas y posibilidades de negocios de la región de Pau y del Béarn» y precisa que «la herramienta principal para ofrecer servicios de marketing en virtud del presente contrato es el sitio web http://www.ryanair.com que permite una selección directa de los pasajeros potenciales de la compañía aérea de bajo coste Ryanair» (artículo 1, apartado 1).

(39) El contrato de servicios de marketing de 2005 define las modalidades según las cuales AMS realiza determinados servicios publicitarios en el sitio web de Ryanair ([14]). El conjunto de estas prestaciones se basa en:

— «un espacio adecuado en la página correspondiente al destino Pau del sitio http://www.ryanair.com para cinco (5) párrafos de 150 palabras en la sección "Airport Marketing Services Top Five Things to Do" (Cinco cosas que no deben perderse en Pau) (coste por año para un párrafo según la lista de tarifas: 20 000 EUR)»,

— «un espacio adecuado en la barra derecha de la página correspondiente al destino Pau del sitio http://www.ryanair.com para la presencia de un (1) enlace con el sitio web designado por la CCIPB (coste por año para un enlace según la lista de tarifas: 15 000 EUR»,

— «un espacio adecuado en la sección "Top Five Things to Do" de la página correspondiente al destino Pau del sitio http://www.ryanair.compara siete (7) enlaces a los sitios web designados por la CCIPB (coste por año para un enlace según la lista de tarifas: 10 000 EUR)»,

— «45 (cuarenta y cinco) días al año de presencia de un enlace al sitio web designado por la CCIPB en la portada en lengua inglesa del sitio http://www.ryanair.com (coste por día según la lista de tarifas: 6 000 EUR) (artículo 3)».

(40) Sobre la base de este contrato, la CCIPB se comprometió a pagar 437 000 EUR anuales a AMS durante todo el período de vigencia del contrato.

3.1.2. EL CONTRATO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS CELEBRADO CON RYANAIR PARA LA RUTA PAU-LONDRES STANSTED

(41) El contrato de servicios aeroportuarios (en lo sucesivo, «el contrato de servicios aeroportuarios de 2005») celebrado con Ryanair define las modalidades de puesta a disposición de la infraestructura del aeropuerto de Pau en beneficio del transportista, en particular en lo que se refiere a las prestaciones de asistencia en tierra y la puesta a disposición de locales privados. Dicho contrato se refiere a la ruta Londres Stansted-Pau, abierta en abril de 2003. Sustituye al contrato inicial celebrado el 28 de enero de 2003 y anulado por el Tribunal Administrativo de Pau el 3 de mayo de 2005.

(42) El objeto de este contrato es «determinar a la vez las condiciones operativas y financieras en las que Ryanair se compromete a poner en servicio y realizar vuelos comerciales internacionales con salida y llegada en el aeropuerto. Además, el [...] contrato define las condiciones de aterrizaje, asistencia y otros servicios propuestos a Ryanair por el aeropuerto» (artículo 1, apartados 1 y 2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) Con arreglo al artículo 4 del contrato de servicios aeroportuarios de 2005, Ryanair realizará vuelos regulares y diarios en la ruta Londres-Pau y pagará al aeropuerto las tasas detalladas en el artículo 7, apartado 1 (tasas aeronáuticas reguladas) y apartado 2 (tasas aeronáuticas no reguladas).

3.2. *INFORME DEL CONSULTOR*

(44) En su informe, el consultor examinó, entre otras cosas, la naturaleza de las prestaciones de marketing y el detalle de los servicios aeroportuarios objeto de los contratos celebrados por la CCIPB con compañías aéreas, en particular los contratos de 2005 con Ryanair y AMS ([15]).

3.2.1. CONTRATOS DE SERVICIOS DE MARKETING CELEBRADOS CON RYANAIR Y AMS

(45) El consultor sintetizó el conjunto de los contratos de servicios de marketing del aeropuerto de Pau celebrados por la CCIPB con Ryanair y AMS entre 2003 y 2008, de los cuales solo los contratos de 2005 fueron objeto de la Decisión de incoación.

(46) Entre otras cosa, el consultor:

— comprobó en qué medida las tarifas establecidas en los contratos de servicios de marketing eran coherentes con las tarifas recogidas en la página web de AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Según el consultor, las tarifas fijadas en el sitio de AMS coinciden con las tarifas fijadas en el contrato de servicios de marketing de 2005,

— analizó la correlación de los importes facturados por AMS con el grado de actividad de Ryanair en Pau. Según el consultor, la tarificación de las prestaciones de marketing parece seguir la evolución del número de vuelos realizados,

— comparó los servicios prestados por AMS a la CCIPB con otras prestaciones de marketing habituales en internet en condiciones similares.

(47) El consultor puso en duda que la CCIPB tuviera interés en firmar un contrato para la compra de semejantes prestaciones de marketing, por las siguientes razones. En primer lugar, la página web de Ryanair es esencialmente una página de venta de billetes y no una página general de venta de viajes. Según el consultor, la página de Ryanair se puede ante todo comparar con las de otras compañías aéreas que incluyen, en general, poca publicidad de pago y en las que los aeropuertos no se anuncian. En segundo lugar, el consultor señala que los aeropuertos no se pueden comparar con otros posibles anunciantes en páginas de compañías aéreas como Ryanair, en la medida en que los servicios prestados por el aeropuerto a los pasajeros de Ryanair son inseparables, por su naturaleza, de las prestaciones de la misma Ryanair, en contra de lo que ocurre con los servicios anexos, como el alojamiento o el alquiler de coches. Finalmente, de forma general, el consultor pone en tela de juicio la racionalidad del comportamiento de aeropuertos que gastan su propio dinero con compañías aéreas para captar clientes en los vuelos que salen y llegan a esos aeropuertos, cuando dichos pasajeros suplementarios benefician directamente a las compañías aéreas.

(48) Por estas razones, el consultor concluye que solo existe un escaso interés comercial para un aeropuerto en anunciarse en la página de Ryanair.

(49) Por otra parte, según el consultor, aun suponiendo que tal interés exista, no lo miden ni el aeropuerto ni Ryanair. El consultor constata asimismo que la información de marketing que figura en la página de Ryanair es bastante breve y sencilla, y que si la publicidad se considerara eficaz (ya sea por el aeropuerto o por Ryanair), se habría realizado una inversión destinada a mejorar su calidad y su aspecto. El consultor deduce de ello que el valor comercial de las prestaciones de marketing no reviste una importancia crucial para las partes firmantes en los contratos.

(50) Por el contrario, en opinión del consultor, la región de destino podría efectivamente sacar provecho de prestaciones publicitarias que animaran a los clientes de Ryanair a pasar más tiempo o a consumir más cuando estén allí. No obstante, el consultor considera que, como el contrato está firmado entre la CCIPB y Ryanair o su filial, los posibles beneficios para la región deben excluirse del análisis del contrato.

(51) Según el consultor, la diferencia entre el carácter extremadamente volátil del mercado del marketing en línea y la lista de tarifas fijas de AMS lleva a preguntarse por la verdadera finalidad de esta empresa. En opinión de Ryanair, el acuerdo con AMS es opcional y los gestores de aeropuertos no lo firmarían si no tuviera ningún valor comercial. El consultor se pregunta, sin embargo, por la presión ejercida por Ryanair en las negociaciones con el aeropuerto en relación con la explotación de servicios aéreos, sobre todo cuando varios aeropuertos cercanos (por ejemplo, Tarbes y Biarritz, en el caso de Pau) compitieron por acoger a Ryanair.

([15]) En su informe, el consultor examinó los diferentes contratos de servicios de marketing celebrados entre la CCIPB y Ryanair y AMS, así como el contrato celebrado con Transavia durante el período comprendido entre 2002 y 2008, los contratos de servicios aeroportuarios celebrados entre 2002 y 2005, los resultados financieros del aeropuerto entre 2002 y 2007 y el impacto de la ruta Pau-Londres Stansted operada por Ryanair en las cuentas del aeropuerto entre 2003 y 2008. Este informe tiene, por tanto, un objeto más amplio que el de la Decisión de incoación.

(52) Según el consultor, se desprende de todos estos elementos que la estrategia de Ryanair detrás de la celebración de los contratos de servicios de marketing era obtener una subvención del aeropuerto con el fin de mantener los precios a un nivel bajo.

3.2.2. LOS CONTRATOS DE SERVICIOS DE MARKETING CELEBRADOS CON TRANSAVIA

(53) El consultor examinó también un contrato de servicios de marketing celebrado entre la CCIPB y la compañía aérea Transavia en 2006. Este contrato no es objeto de la Decisión de incoación.

3.2.3. LOS CONTRATOS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

(54) El consultor procedió al análisis de diversos contratos de servicios aeroportuarios firmados entre la CCIPB y las distintas compañías aéreas (es decir, Ryanair, Air France y Transavia) durante el período comprendido entre 2003 y 2005.

(55) Según el consultor, los precios de los servicios aeroportuarios evolucionan de la siguiente manera: el precio de las tasas reguladas (tasas de balizamiento, aterrizaje, estacionamiento y de pasajeros) procede de una lista de tarifas aplicable a todas las compañías aéreas. La tarifa aplicable a cada tasa se actualiza todos los años por medio de un tipo que depende de las negociaciones en la comisión consultiva económica del aeropuerto. Según el consultor no puede, por lo tanto, existir ninguna diferencia de tarificación de las prestaciones reguladas entre compañías aéreas.

(56) Según el consultor, el precio de las tasas no reguladas (prestaciones de asistencia aeroportuaria) varía en función de las compañías aéreas y es el resultado de negociaciones comerciales bilaterales.

(57) El consultor elaboró una comparación entre las prestaciones no reguladas facturadas a Ryanair y las mismas prestaciones facturadas a las demás compañías aéreas (Air France y Transavia). Esta comparación se basa tanto en el tipo prestaciones como en el precio aplicado.

(58) El consultor constató que las prestaciones de asistencia previstas en los contratos de estas dos compañías parecen cumplirse y que hay una verdadera diferencia en cuanto al tipo de prestaciones que se dan a las distintas compañías. La compañía Air France goza, en efecto, de un conjunto de servicios más completo. Por otra parte, Ryanair también goza de una tarifa global más baja (si bien para una actividad más importante) que Transavia.

(59) No obstante, según el consultor, que comparó las tarifas a tanto alzado aplicadas a Ryanair y a Transavia con la tarifa aplicada a Air France para prestaciones comparables, con un servicio común comparable, Ryanair se beneficia de una tarifa más baja ([...] (*) EUR) que Air France ([...] EUR) o Transavia ([...] EUR). El precio pagado corresponde aproximadamente al [...] % del que pagan las demás compañías.

(60) Según Francia, la comparación de los servicios aeroportuarios —prestaciones no reguladas— hecha por el consultor no sintetiza adecuadamente los resultados de las distintas negociaciones llevadas a cabo por la CCIPB. Francia menciona algunos ejemplos que justifican esa tarificación, en particular cuando Ryanair no goza de determinados servicios ofrecidos a Air France.

4. MEDIDAS QUE FUERON OBJETO DE LA DECISIÓN DE AMPLIACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

(61) La Comisión consideró apropiado ampliar el procedimiento formal de investigación y examinar todos los contratos concluidos por la CCIPB con AMS y Ryanair durante todo el período en el que Ryanair ejerció su actividad en el aeropuerto de Pau (de 2003 a 2011) para determinar si los contratos que la CCIPB concluyó con Ryanair y AMS incluían ayudas estatales.

(62) La Comisión también decidió ampliar el procedimiento de investigación formal al contrato que la CCIPB firmó con la compañía aérea Transavia el 23 de enero de 2006, así como a diversas contribuciones financieras aportadas por entes públicos en beneficio del aeropuerto durante el período estudiado, cuya lista fue comunicada por Francia a la Comisión mediante carta de 30 de mayo de 2011.

(63) Estas medidas se detallan más adelante, en los apartados 4.1 a 4.3.

(*) Secreto comercial.

4.1. *LOS CONTRATOS CELEBRADOS POR LA CCIPB CON RYANAIR Y AMS*

(64) La Decisión de ampliación del procedimiento abarca diferentes contratos concluidos por la CCIPB con las compañías Ryanair y AMS entre 2003 y 2011.

4.1.1. EL CONTRATO DE 28 DE ENERO DE 2003

(65) El contrato firmado el 28 de enero de 2003 se celebró entre la CCIPB y Ryanair directamente (y no con la sociedad AMS). Este contrato incluye disposiciones relativas a los servicios aeroportuarios y a los servicios de marketing.

(66) El artículo 2 del contrato menciona las obligaciones de Ryanair respecto a la CCIPB, así como el importe de las tasas aeroportuarias. El artículo 3 precisa las obligaciones de la CCIPB y señala, en particular, que esta debe hacer lo que viene a continuación, cubriendo todos los gastos y en los términos siguientes:

a) «prestar o hacer que se presten los servicios de terminales/infraestructuras aeroportuarias para los servicios descritos más especialmente en el anexo A adjunto;

b) ejercer las funciones descritas más especialmente en el anexo B adjunto, en el ámbito de las relaciones públicas y del marketing;

c) pagar a Ryanair la suma a tanto alzado de ochenta mil euros (80 000 EUR) para la apertura de esta nueva ruta tras la firma del contrato;

d) habida cuenta de la promoción de la que se benefició el aeropuerto de Pau gracias a los enlaces de internet proporcionados a la CCIPB en la página web de Ryanair, a la publicidad en la prensa escrita sobre los bajos precios ofrecidos en los vuelos con origen y destino en el aeropuerto de Pau y a otros medios, tales como la publicidad radiofónica, televisada y exterior, elegidos por Ryanair, pagar a Ryanair la suma de once euros (11 EUR) por pasajero que sale del aeropuerto de Pau en los servicios, cada mes a mes vencido o como deducción de los pagos debidos por Ryanair a la CCIPB con arreglo a lo dispuesto en la artículo 2, letra b) anterior; el límite máximo es de cuatrocientos mil euros (400 000 EUR) por año y por rotación diaria de los servicios;

e) el presente acuerdo será válido únicamente para la ruta Pau-Londres sobre la base mínima de un vuelo al día, 364 días al año. Si la ruta Pau-Londres se desarrolla hasta proponer varias frecuencias diarias, la CCIPB no pagará ningún suplemento. Si, de mutuo acuerdo, otras rutas se abrieran hacia Alemania, Bélgica, Irlanda o Italia, se repetiría este acuerdo y el mismo importe de ochenta mil euros (80 000 EUR), con un límite máximo de cuatrocientas mil euros (400 000 EUR) al año calculado sobre la base de once euros (11 EUR) por pasajero saliente, se pagaría para su puesta en marcha. Cada nueva ruta será objeto de un nuevo acuerdo o de una cláusula adicional al presente acuerdo [...]».

(67) El anexo A del acuerdo recoge una lista de servicios de asistencia en tierra y servicios asociados aplicables a los vuelos operados por Ryanair. El anexo B contiene una serie de disposiciones sobre las funciones de relaciones públicas, venta y marketing del aeropuerto. La parte relativa a las ventas y al marketing indica, en particular:

«El aeropuerto prestará a Ryanair apoyo y asistencia para sus misiones de ventas periódicas en la zona de influencia del aeropuerto, en particular, la puesta a disposición gratuita de un despacho, una línea telefónica y un fax para el equipo de Ryanair. El aeropuerto examinará todas las opciones publicitarias (en espacios exteriores, prensa, televisión, radio, etc.) que considere interesantes para Ryanair en la región...».

(68) Este contrato fue anulado por el Tribunal administrativo de Pau el 3 de mayo de 2005 ([16]) por los siguientes motivos:

«El desequilibrio [...] desvelado entre las obligaciones recíprocas de las partes en el acuerdo, habida cuenta de la imprecisión de las obligaciones que incumben a Ryanair Limited en cuanto a las acciones de promoción turística en el extranjero de la ciudad de Pau y del hecho de que no está prevista una devolución, ni siquiera parcial, de las cantidades abonadas, en caso de que no se alcancen los objetivos propuestos, lleva a considerar la Decisión impugnada como constitutiva de una ayuda financiera en favor de la empresa Ryanair Limited».

«La Decisión impugnada, que aprueba el acuerdo por el que se establece una ayuda financiera en favor de la empresa Ryanair Limited es ilegal, a falta de notificación previa a la Comisión de las Comunidades Europeas de dicha Decisión, y debe ser anulada».

([16]) Tribunal administrativo de Pau, 3 de mayo de 2005, *Air Méditerranée*. La sentencia es consecuencia de una denuncia presentada en septiembre de 2003 por Air Méditerranée, una compañía aérea de vuelos chárter que opera en el aeropuerto de Tarbes, cercano al de Pau. Air Méditerranée se sentía perjudicada por lo que consideraba una competencia desleal con sus propias rutas entre Londres y el suroeste de Francia.

(69) El Tribunal administrativo de Pau recordó, en su sentencia de 3 de mayo de 2005, que la CCIPB, que gestiona el aeropuerto de Pau, se había comprometido a pagar «sin contrapartida» a Ryanair 80 000 EUR para la apertura de su ruta Londres Stansted-Pau en 2003. La CCIPB también se había comprometido a pagar 11 EUR por pasajero a Ryanair, hasta un límite máximo anual de 400 000 EUR, «a cambio de acciones encaminadas a valorar la ciudad de Pau». El Tribunal concluyó que el acuerdo constituía «una ayuda financiera en favor de Ryanair».

(70) Este contrato de 2003 fue sustituido por los dos contratos de 2005 que son objeto de la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

4.1.2. LOS CONTRATOS DE 2005 ([17])

(71) Los contratos de 2005 fueron objeto de un examen por la Cámara Regional de Cuentas de Aquitania (en lo sucesivo, «la CRC»).

(72) El informe de observaciones definitivas de la CRC sobre la CCIPB fue aprobado el 19 de octubre de 2006 y se refiere a los ejercicios 2001 y siguientes. Una parte de este informe se refiere a «la ayuda concedida a una compañía aérea de bajo coste» (capítulo 3 del informe). Este informe fue precedido por un examen por la CRC del contrato de servicios de marketing. En su informe de observaciones definitivas, la CRC formuló, en particular, las observaciones siguientes:

«la CCI (...) recurrió, para eludir los efectos de la decisión del Tribunal administrativo [que concluyó que el acuerdo de 2003 con Ryanair daba lugar a una ayuda estatal ilegal], a un nuevo mecanismo jurídico.»

«La sociedad AMS no es más que un derivado de Ryanair, dirigida por dos altos ejecutivos de la compañía Ryanair.»

«Retomando el razonamiento del juez administrativo (Tribunal administrativo de Estrasburgo, 24 de julio de 2003, Société Brit Air c/CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18 de diciembre de 2003, CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin c/société Brit Air), el desequilibrio entre los compromisos de las Partes en el acuerdo es patente. La publicidad en su página web también beneficia a la compañía Ryanair y no puede constituir una contrapartida directa a los compromisos financieros asumidos por la cámara consular [la CCIPB]».

(73) Según el informe de observaciones, existe un «desequilibrio [...] manifiesto entre los compromisos recíprocos de las partes en el acuerdo».

(74) El informe menciona que la CRC, a pesar de los argumentos presentados por la compañía AMS y Ryanair «mantiene su posición». Concluye lo siguiente:

«Sin perjuicio de la valoración del juez competente, considera que dicho acuerdo de prestación de servicios es, en realidad, una ayuda financiera a Ryanair y que es ilegal, ya que esta ayuda no ha sido notificada previamente a la Comisión».

(75) El informe aborda también la cuestión de la eficacia de la ayuda (capítulo 3.2) y de su eficiencia (capítulo 3.3). Señala que el impacto económico de la ruta Pau-Londres Stansted para la región de Béarn es indiscutible:

«El objetivo de 50 000 pasajeros a partir de Londres, que se fijó en 2003 casi se alcanzó ya en el segundo año de explotación. Según un estudio realizado por la CCI en 2005, el impacto económico de la ruta ascendería anualmente a cerca de 8 millones EUR. Un grupo representativo de las actividades económicas relacionadas con el turismo se creó para medir estas repercusiones. Unos 700 profesionales bearneses fueron preguntados sobre el porcentaje que representa la clientela británica en su volumen de negocios. La parte de la ruta en la frecuentación turística total de los británicos en Béarn se evaluó a partir de una encuesta entre los pasajeros y de los datos del comité departamental de turismo.»

(76) En lo que respecta a la eficiencia de la ayuda, el informe menciona que «el coste global para la CCI en 2004 de la ruta, que tiene en cuenta los ingresos generados por esta actividad, se estima en cerca de 360 000 EUR».

(77) La CRC se pregunta sobre la posibilidad de que la CCIPB obtenga los mismos resultados para el desarrollo económico del Béarn, concediendo una ayuda financiera inferior a Ryanair. En este contexto, el informe hace referencia a las condiciones de compatibilidad establecidas en las Directrices comunitarias de 2005 sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales ([18]) (en lo sucesivo, «las Directrices de 2005»). A este respecto, el informe concluye que estas condiciones no se cumplen.

([17]) Estos contratos ya fueron objeto de la Decisión de incoación (véase el apartado 3.1).
([18]) DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

4.1.3. LOS CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE EL AEROPUERTO, POR UNA PARTE, Y RYANAIR Y AMS, POR OTRA, DESPUÉS DE 2005

(78) Según las autoridades francesas, los diferentes contratos o cláusulas adicionales a los contratos de 2005 celebrados entre la CCIPB y Ryanair y AMS después de 2005 son los siguientes:

— Un contrato de servicios de marketing celebrado el 25 de septiembre de 2007 por un período inicial de cinco años a partir de la fecha de su firma, en el que ambas partes acordaron «reunirse para estudiar la continuación de la cooperación entre la CCIPB y AMS» «al menos seis meses antes de finalizar el período de vigencia inicial». Esta promoción está vinculada a la explotación de una ruta Pau-Charleroi a razón de tres vuelos semanales por año completo de explotación. Como contrapartida de un enlace en internet hacia la página indicada por la CCIPB en la portada belga y neerlandesa de la página web de Ryanair (www.ryanair.com), la CCIPB abona a AMS la cantidad de […] EUR al año. La ruta se abrió el 30 de octubre de 2007. Este contrato fue modificado mediante un canje de notas de 16 de junio de 2009 que incrementó el esfuerzo de promoción a [...] EUR a partir del 1 de enero de 2009, sin modificar las prestaciones.

— Una cláusula adicional al contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se celebró en forma de carta de aceptación por la CCIPB, con fecha de 25 de septiembre de 2007, de la aplicación de las condiciones establecidas en el contrato de servicios aeroportuarios de 2005 a la ruta Pau-Charleroi por un período de cinco años.

— Una cláusula adicional al contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se celebró en forma de carta de aceptación por la CCIPB, con fecha de 17 de marzo de 2008, de la aplicación de las condiciones establecidas en el contrato de servicios aeroportuarios de 2005 a la ruta Pau-Bristol por un período de cinco años.

— Un contrato de servicios de marketing celebrado el 31 de marzo de 2008 por un período comprendido entre el 16 de mayo y el 13 de septiembre de 2008, en el que ambas partes acordaron «reunirse para debatir la continuación de la cooperación entre la CCIPB y AMS al menos tres meses antes de finalizar el período de vigencia inicial». Las acciones de promoción previstas en ese contrato están vinculadas al compromiso de Ryanair de operar una ruta Pau-Bristol a razón de tres vuelos semanales durante el mismo período. Como contrapartida de un enlace en internet hacia la página indicada por la CCIPB en la portada inglesa de la página web de Ryanair (www.ryanair.com) durante ocho días, la CCIPB abonará a AMS la cantidad de […] EUR.

— Tras una deliberación con fecha de 15 de junio de 2009, la CCIPB autorizó a su presidente a modificar el importe del contrato de servicios de marketing de 2005, limitándolo a [...] EUR para el año 2009, en relación con una reducción a 211 del número de vuelos programados por Ryanair en su ruta Pau-Londres.

— Una cláusula adicional al contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se celebró en forma de carta de aceptación por la CCIPB, con fecha de 16 de junio de 2009, de la aplicación de las condiciones establecidas en el contrato de servicios aeroportuarios de 2005 a la ruta Pau-Bristol para la temporada de verano de 2009.

— Un contrato de servicios de marketing celebrado el 16 de junio de 2009, para el período comprendido entre el 1 de abril y el 24 de octubre de 2009, renovable mediante acuerdo tres meses antes de que expire. Las acciones de promoción previstas en ese contrato están vinculadas a la explotación de una ruta Pau-Bristol a razón de dos vuelos semanales en un programa previsto de 60 vuelos durante el mismo período. Como contrapartida de un enlace en internet hacia la página indicada por la CCIPB en la portada inglesa de la página web de Ryanair (www.ryanair.com) durante nueve días, la CCIPB abonará a AMS la cantidad de […] EUR. La ruta se cerró en octubre de 2009.

— Un contrato de servicios de marketing celebrado el 28 de enero de 2010 «por un período inicial que comenzará en la fecha de su firma y terminará un año después de la fecha de apertura de las rutas» y que puede «prorrogarse por un período adicional de un año». Las acciones de promoción previstas en ese contrato están vinculadas a una ruta Pau-Londres Stansted a partir del 30 de marzo de 2010, a razón de tres vuelos semanales con un mínimo de 220 vuelos, a una ruta Pau-Charleroi a partir de la misma fecha, a razón de tres vuelos semanales con un mínimo de 100 vuelos, y a una ruta Pau-Beauvais a partir de abril de 2010 a razón de tres vuelos semanales por un mínimo de 100 vuelos. Como contrapartida de un enlace en internet hacia la página indicada por la CCIPB en las portadas inglesa, belga, neerlandesa y francesa de la página web de Ryanair (www.ryanair.com) durante períodos de 25 o 45 días, la CCIPB abonará a AMS la cantidad de […] EUR.

(79) Los servicios propuestos por AMS, así como sus condiciones financieras se indican en el artículo 3 de los distintos contratos de servicios de marketing. Según las autoridades francesas, la evolución de los importes abonados a AMS depende de la firma de nuevos contratos en relación con los nuevos destinos (Charleroi, Bristol) y de las variaciones introducidas en los programas de vuelos previstos, en particular en la ruta Pau-Londres Stansted. Al expirar los acuerdos de 30 de junio de 2005 y 25 de septiembre de 2007 prorrogados, se celebró un nuevo contrato teniendo en cuenta todas las rutas cubiertas a partir del 30 de marzo de 2010.

(80) Según las autoridades francesas, ningún nuevo contrato de servicios aeroportuarios se celebró tras el vencimiento del contrato de servicios aeroportuarios de 2005, en abril de 2010. Por lo tanto, las tarifas aplicadas a Ryanair entre abril de 2010 y abril de 2011 eran las adoptadas por la comisión consultiva económica para las tarifas reguladas y las previstas en el contrato de 2005 para la asistencia en tierra, ya que las negociaciones para la celebración de un nuevo contrato no habían concluido. Las autoridades francesas indicaron que solo los servicios de marketing habían sido objeto de un nuevo contrato.

(81) Según Francia, las rutas Pau-Londres, Pau-Charleroi y Pau-Beauvais incluidas en el contrato de servicios aeroportuarios se abrieron el 30 de marzo de 2010 para las dos primeras y en abril de 2010 para la tercera. El término del período inicial era, por tanto, el de la temporada de invierno 2010/11. Mediante carta de 14 de febrero de 2011, la CCIPB «observando que el contrato no había sido prorrogado por un período adicional de un año en el plazo señalado» solicitó a AMS «que tuviera en cuenta el vencimiento automático del contrato a 1 de abril de 2011».

(82) En sus cartas de 30 de mayo de 2011 y 10 de mayo de 2012, Francia presentó la situación de los importes pagados a la sociedad AMS (o a Ryanair para el contrato de 28 de enero de 2003) por la CCIPB y las otras entidades públicas durante el período comprendido entre 2003 y 2011. El importe total de estos pagos entre 2003 y 2011 fue de [4-6] millones EUR en virtud de los contratos mencionados en los considerandos 64 a 81. Los importes exactos de los pagos realizados por la CCIPB y las otras entidades públicas a la sociedad AMS (o a Ryanair) figuran en el cuadro 2 siguiente.

Cuadro 2

Subvenciones a AMS o a Ryanair por ruta operada

(en miles EUR)

Subvención abonada a AMS o a Ryanair por ruta operada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Pau-Londres	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau-Charleroi					[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pau-Bristol						[...]	[...]			[...]
Pau-Beauvais								[...]	[...]	[...]
Total de los pagos abonados a AMS o a Ryanair	[...]	[...]	[...]	**437**	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	**[4 000-6 000]**

Fuente: Cartas de Francia de 30 de mayo de 2011 y 10 de mayo de 2012 ([1]).

([1]) Para 2011, en ausencia de un desglose preciso entre las distintas rutas, la Comisión distribuyó el importe total entre las distintas rutas en las mismas proporciones que las observadas en 2010.

4.2. *EL CONTRATO CELEBRADO ENTRE LA CCIPB Y TRANSAVIA*

(83) La CCIPB firmó un contrato con la compañía aérea Transavia el 23 de enero de 2006. Este contrato se celebró por un período de tres años a partir del 26 de abril de 2006, fecha de apertura de la ruta Pau-Ámsterdam y podía ser renovado por un período adicional de dos años. Fue prorrogado tácitamente en abril de 2009 pero fue resuelto en octubre de 2009 tras la decisión de Transavia de poner fin a sus actividades.

(84) Dicho contrato preveía pagos por servicios de marketing de 250 000 EUR los dos primeros años, con 156 vuelos de salida al año. En caso de que el número de vuelos fuese inferior a 156 al año, el pago se hubiese ajustado proporcionalmente. Durante el tercer año, el pago fue de [...] EUR por pasajero saliente (con un límite máximo anual de [...] EUR).

(85) El contrato estipulaba también una opción de prórroga por dos años adicionales, con un pago de [...] EUR por pasajero saliente para el cuarto año, y de [...] EUR por pasajero saliente para el quinto año.

(86) El contrato dio lugar a pagos por un total de [700 000-900 000] EUR de la CCIPB a Transavia por servicios de marketing efectuados por esta última entre el 26 de abril de 2006 y el 29 de octubre de 2009.

4.3. *APORTACIONES FINANCIERAS DE LOS DISTINTOS ENTES PÚBLICOS AL AEROPUERTO DE PAU*

(87) En su carta de 30 de mayo de 2011, Francia presentó a la Comisión un inventario de todas las subvenciones concedidas al aeropuerto mediante recursos públicos. Las medidas que son objeto de la ampliación del procedimiento se encuentran en los considerandos 88 a 107. Según Francia, el aeropuerto no goza de ninguna financiación estatal o ayuda pública para equilibrar su resultado de explotación.

(88) A efectos de su apreciación a la luz de las disposiciones aplicables en materia de ayudas estatales, procede distinguir entre las subvenciones «de equipamiento», pagadas por los distintos entes públicos, de las subvenciones concedidas por el Estado para cubrir los gastos correspondientes, según las autoridades francesas, a funciones propias del Estado.

Cuadro 3

Aeropuerto de Pau Pyrénées — Aportaciones financieras recibidas por el aeropuerto de diversos entes públicos durante el período 2000-2010

(en miles EUR)

Naturaleza de la subvención	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Subvención estatal FIATA (Misiones propias del Estado)			396		11		400	300				1 107
Subvención Estatal para Equipamiento (Asignación inversiones estatales)	166 (locales SSLIA ([1]))		1 782 (2 tomógrafos + Vehículo) SSLIA	466 (Vehículo SSLIA)								2 414
Total subvenciones de equipamiento para misiones propias del Estado	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Consejo General de los Pirineos Atlánticos (Dotación equipo)	1 326 (terminal mercancías)		91 (material pista)			478 (obras pista de rodaje)						1 895
Consejo Regional de Aquitania	1 413 (terminal mercancías)	2 164 (terminal pasajeros)	232 (terminales)			479 (obras pista de rodaje)						4 288
Syndicat des Communes et Agglomération de Pau	1 479 (terminales mercancías y pasajeros)	1 683 (terminal pasajeros)	643 (terminal pasajeros)	5 (terminales)								3 810
FEDER		1 559 (terminal pasajeros)	1 184 (terminales)	291 (terminal pasajeros)		653 (obras pista de rodaje)						3 687

(en miles EUR)

Naturaleza de la subvención	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Gaz de France				38 (Central de cogeneración)								38
Sindicato mixto del aeropuerto de Pau Pyrénées										4 030 (rehabilitación pista y balizamiento)	100 (rehabilitación pista y balizamiento)	4 130
Total subvenciones de equipamiento (excluidas misiones propias del Estado)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Consejo General de los Pirineos Atlánticos (Reembolso capital empréstito suscrito)	97	272	113	122	98	77						779
Inversiones realizadas	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Servicio de Seguridad y Lucha contra Incendios de Aeronaves (SSLIA).

4.3.1. SUBVENCIONES «DE EQUIPAMIENTO»

(89) Durante el período 2000-2010 el aeropuerto recibió pagos (en lo sucesivo, «subvenciones de equipamiento») del Sindicato Mixto, el Estado, diversos entes locales, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional («FEDER») y Gaz de France para la financiación de distintas inversiones (terminal, rehabilitación de pistas, rehabilitación de balizamiento, terminal de carga, central de cogeneración, etc.) por un importe total de aproximadamente 17,8 millones EUR (véase el cuadro 3 anterior).

(90) El Consejo General de los Pirineos Atlánticos concedió al aeropuerto una «dotación de equipamiento» de 1,895 millones EUR para la financiación de la terminal de carga, el material para la pista y obras en la pista de rodaje. Francia indicó también que el Consejo General de los Pirineos Atlánticos había pagado, entre 2000 y 2005, un importe de 779 000 EUR en concepto de reembolso del capital de un préstamo. Francia precisa que esta medida procede de un Protocolo sobre el plan de financiación del aeropuerto de Pau, celebrado el 5 de noviembre de 1990 entre los entes locales y la CCIPB. Este plan, de un importe total máximo de 5,680 millones EUR, incluía los trabajos de adecuación a las normas de las áreas y del balizamiento, así como una ampliación de la terminal. Según el Protocolo, la financiación de los entes locales podía realizarse en forma de dotación de equipamiento o bien en forma de reembolso de préstamos contraídos por el operador para financiar las inversiones, o bien mediante una combinación de estos medios de financiación. La cantidad de 779 000 EUR antes mencionada corresponde al reembolso del capital ajeno que el Consejo General de los Pirineos Atlánticos se había comprometido a financiar en virtud del Protocolo de 1990, que expiraba en 2005.

(91) Del Consejo Regional de Aquitania, el aeropuerto recibió cuatro subvenciones por un importe total de 4,288 millones EUR para la financiación de la terminal de carga y la de pasajeros, así como las obras en la pista de rodaje.

(92) El Syndicat des Communes y la Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées concedieron al aeropuerto 3,810 millones EUR para la financiación de la terminal de carga y la de pasajeros.

(93) El FEDER subvencionó el desarrollo de la terminal de pasajeros y las obras en la pista de rodaje por importe de 3,687 millones EUR.

(94) Gaz de France también concedió al aeropuerto de Pau 38 000 EUR para la financiación de equipamiento de cogeneración en 2003. En el momento de la concesión de dicha financiación, Gaz de France era una empresa pública de tipo industrial y comercial.

(95) Por último, el Sindicato Mixto financió un programa de inversión que incluye la reparación de la pista y del balizamiento, así como la ampliación del aparcamiento de coches por 4,130 millones EUR.

(96) El cuadro 4 siguiente ofrece una visión de conjunto de las distintas medidas, es decir, de los distintos actos jurídicos que dieron lugar a las subvenciones de equipamiento descritas anteriormente. Para estas distintas medidas, recoge las fechas de concesión de la subvención de equipamiento, el tipo de inversiones financiadas y los gastos totales de dichas inversiones, el importe total de las subvenciones de equipamiento recibidas en virtud de las diferentes medidas, así como los períodos en que estos importes fueron abonados.

Cuadro 4

Visión de conjunto de las medidas que dieron lugar a las subvenciones de equipamiento

Fecha de concesión de la subvención	Ente público que concedió la subvención	Tipo de inversión	Coste total de la inversión (en millones EUR)	Importe total de la subvención (en millones EUR)	Período de pago
1999-2000	Consejo General Consejo Regional *Syndicat des Communes* y *Agglomération de Pau* Gaz de France	Terminales de carga y de pasajeros, material pista, central de cogeneración	15,3	11,9	2000-2003

Fecha de concesión de la subvención	Ente público que concedió la subvención	Tipo de inversión	Coste total de la inversión (en millones EUR)	Importe total de la subvención (en millones EUR)	Período de pago
2004	Consejo General Consejo Regional Unión Europea (FEDER)	Obras en pista de rodaje	2,6	1,6	2005
2009	Sindicato mixto	Renovación de pistas y balizamiento, ampliación aparcamiento	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Fuente: Documentos facilitados por Francia.
([1]) De ellos, 450 000 EUR corresponden a la ampliación del aparcamiento.

4.3.2. SUBVENCIONES ESTATALES DESTINADAS, SEGÚN FRANCIA, A FINANCIAR LAS MISIONES PROPIAS DEL ESTADO — SISTEMA DE FINANCIACIÓN DE LAS MISIONES PROPIAS DEL ESTADO EN LOS AEROPUERTOS FRANCESES

(97) El cuadro 3 presenta también las subvenciones estatales destinadas, según Francia, a financiar las misiones propias del Estado. Se trata de (véanse las líneas 1 y 2 del cuadro, período de 2000 a 2010):

— subvenciones del Fondo de intervención para los aeropuertos y el transporte aéreo («FIATA») por un importe de 1,107 millones EUR,

— subvenciones de equipamiento por valor de 2,414 millones EUR.

(98) En total, entre 2000 y 2010, el aeropuerto de Pau recibió por ello subvenciones por un total de 3,521 millones EUR.

(99) Según Francia, estas subvenciones cubren el coste de las misiones propias del Estado cuya ejecución incumbe a los gestores de aeropuertos y la financiación al Estado, según la legislación francesa. Las misiones en cuestión se financian con el producto de la tasa aeroportuaria, así como con un mecanismo complementario. Los antecedentes y las modalidades de estos mecanismos, así como el tipo de misiones que financian se describen en los considerandos 100 a 108.

(100) En 1998, el Consejo de Estado estimó, en la sentencia SCARA ([19]) que las misiones de protección y de seguridad en los aeropuertos eran misiones propias 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) ([20]) instauraron la tasa aeroportuaria, a partir del 1 de julio de 1999. Se trata de un impuesto destinado a financiar solo determinados gastos, en este caso, los gastos de las misiones que Francia considera propias del Estado en los aeropuertos. Las citadas disposiciones instauraron también un mecanismo complementario de financiación de estas misiones, descrito en los considerandos 105 a 107.

(101) La legislación, desarrollada por la normativa, define con precisión las tareas que pueden optar a la financiación mediante la tasa aeroportuaria. Se trata del salvamento y lucha contra incendios de las aeronaves, la prevención del peligro que supone la fauna silvestre ([21]), la inspección y control del equipaje de bodega, la inspección y control de los pasajeros y del equipaje de mano, el control de los accesos comunes a la zona reservada ([22]), las medidas de control medioambiental ([23]), 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

([19]) Sentencia del Consejo de Estado, de 20 de mayo de 1998, «Syndicat des Compagnies aériennes autonomes» (SCARA).
([20]) Ahora codificada en el artículo 1609 *quatervicies* del Código general de impuestos.
([21]) El peligro que supone la fauna silvestre incluye en especial el peligro aviar, que se manifiesta en colisiones entre aeronaves y volátiles y pone en peligro la seguridad de las personas y de los bienes a bordo de las aeronaves.
([22]) La ejecución de esta misión podrá incluir, por ejemplo, la colocación y mantenimiento de cercas que delimiten la zona pública y la zona reservada, o bien la creación de sistemas de vídeovigilancia en los alrededores de la zona reservada.
([23]) 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.

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 misiones 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.

(102) 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 de la masa de carga y correo embarcados por la compañía. La tarifa de la tasa aeroportuaria por pasajero o tonelada de carga o de correo se fija anualmente, para cada aeropuerto, en función de los gastos previstos derivados de la ejecución de las misiones financiadas por el mecanismo.

(103) Los operadores de aeropuertos elaboran cada año una declaración anual de gastos y tráfico. Dicha declaración recoge, para el año anterior, los niveles de tráfico y los gastos de las misiones de seguridad y protección observados, así como los importes recibidos en concepto de tasa aeroportuaria y del mecanismo complementario para financiar estas misiones. Incluye además previsiones de tráfico, gastos 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 verificación 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, mediante orden interministerial.

(104) En la medida en que el cálculo de la tarifa de la tasa se hace sobre la base de previsiones de gastos 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 en los considerandos 105 a 107, no exceda los gastos realmente sufragados en el marco de las misiones en cuestión. Dichos gastos 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 ([24]). Los gestores deben llevar una cuenta plurianual de los ingresos procedentes de la tasa aeroportuaria 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 y este saldo se toma 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.

(105) Nada más instaurado, el mecanismo de financiación mediante la tasa aeroportuaria tuvo que ser completado con un mecanismo complementario. En efecto, los gastos 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 con poco tráfico, habría sido necesario fijar el importe de la tasa aeroportuaria en un nivel alto, que los usuarios consideraban difícilmente asumible, para equilibrar los gastos de protección y seguridad. Para estos aeropuertos, por tanto, se adoptó la posibilidad de fijar la tasa aeroportuaria en un nivel inferior al necesario para cubrir los gastos y de recurrir a un mecanismo de financiación complementario para financiar, en caso necesario, las misiones que pudieran optar a la financiación mediante la tasa aeroportuaria.

(106) Varios dispositivos complementarios se fueron 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, mediante la Ley nº 98-1266, de 30 de diciembre de 1998, antes citada. La dotación de este fondo procede de 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 cubiertas por la tasa aeroportuaria para complementar esta última en el caso de los aeropuertos pequeños. Concretamente, las misiones del FIATA se repartían esencialmente en dos «secciones» distintas: una sección «aeropuertos», para la cobertura complementaria de las misiones de protección y 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 complementaria de las misiones de protección y seguridad se adoptaban previo dictamen de un Comité de gestión de la sección «aeropuertos» del FIATA.

(107) En 2005, se suprimió el FIATA y la financiación correspondiente fue asumida directamente por los presupuestos 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

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

aeroportuaria cuyo efecto fue fijarla a un nivel superior al necesario para cubrir los gastos 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 en ellos.

(108) Como ya se señaló, las declaraciones anuales de los gestores de aeropuertos, que son objeto de verificación por parte de las autoridades administrativas, indican los gastos previstos y constatados, así como los ingresos previstos y constatados, que proceden tanto de la tasa aeroportuaria como del mecanismo complementario. Asimismo, las cuentas anuales llevadas por los gestores, sobre cuya base se calcula el saldo de los gastos e 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, incluye 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 gastos realmente asumidos, se aplica, por consiguiente, tanto a la tasa aeroportuaria como al mecanismo complementario.

5. RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ Y AMPLIÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

5.1. *LA DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(109) En la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión constató, de conformidad con la notificación de Francia, que el pago basado en el contrato de servicios de marketing de 2005 constituye una subvención abonada a AMS por la CCIPB. Debido al carácter público de la CCIPB, la Comisión consideró que el contrato implicaba el uso de recursos estatales.

(110) Por lo que se refiere a la existencia de una ventaja económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión manifestó sus dudas con respecto a que la CCIPB, al celebrar tales contratos con Ryanair y AMS, se hubiera comportado como un operador prudente en una economía de mercado, que aplica una política estructural, global o sectorial, y se rige por expectativas de rentabilidad a más o menos largo plazo.

(111) En este contexto, la Comisión consideró, de forma preliminar, sobre la base de la información de que disponía, que el contrato de servicios de marketing de 2005, a pesar de los servicios efectivamente prestados, se celebró para subvencionar la ruta Pau-Londres Stansted y que concedía a Ryanair, a través de su filial AMS, una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado. La Comisión consideró que la medida en cuestión podía constituir una ayuda estatal sujeta a la prohibición de principio del artículo 107, apartado 1, del TFUE, abonada a AMS por la CCIPB. Esta apreciación se basaba en el análisis de la información presentada por Francia y en las circunstancias de la celebración de dicho contrato.

(112) En cuanto al contrato de servicios aeroportuarios de 2005, la Comisión expresó dudas sobre la existencia de una ventaja económica concedida a Ryanair a través de unas tasas aeroportuarias reducidas.

(113) Por último, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la compatibilidad con el mercado interior de esas medidas con arreglo a las Directrices de 2005.

5.2. *LA DECISIÓN DE AMPLIAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(114) En relación con los contratos concluidos entre la CCIPB y Ryanair/AMS (a saber, los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de marketing), la Comisión estimó, en la Decisión de ampliar el procedimiento, que los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing, celebrados al mismo tiempo, debían apreciarse conjuntamente dado que Ryanair y AMS constituyen, de hecho, un beneficiario único de las medidas en cuestión. Por lo tanto, la Comisión consideró que, con objeto de determinar si estos contratos constituían ayudas estatales, procedía aplicar el criterio del operador privado en una economía de mercado en las distintas fechas en que se celebraron los contratos ([25]), a saber:

— el 28 de enero de 2003 (ruta Pau-Londres Stansted),

— el 30 de junio de 2005 (ruta Pau-Londres Stansted) y el 16 de junio de 2009 para la modificación de dicho contrato,

— el 25 de septiembre de 2007 (ruta Pau-Charleroi) y el 16 de junio de 2009 para la modificación de dicho contrato,

— marzo de 2008 (contrato de servicios aeroportuarios de 17 de marzo de 2008, contrato de servicios de marketing celebrado el 31 de marzo de 2008) (ruta Pau-Bristol),

([25]) Excepto en el caso de determinados contratos, la fecha de inicio efectivo de las actividades contempladas por el contrato no es la fecha de celebración del contrato. Véase el considerando 395.

— el 16 de junio de 2009 (ruta Pau-Bristol),

— el 28 de enero de 2010 (rutas Pau-Londres, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).

(115) La Comisión concluyó que no podía descartar, sobre la base de la información de que disponía, que Ryanair y AMS se hubieran beneficiado de una ayuda estatal en el marco de los contratos examinados; no obstante, consideró que no disponía de elementos suficientes que le permitieran pronunciarse de forma definitiva al respecto. Con el fin de efectuar esta apreciación, la Comisión consideró que, sobre la base de los indicios de que disponía, el comportamiento del servicio de la CCIPB que gestiona el aeropuerto, de la CCIPB y de las demás entidades públicas, deben examinarse conjuntamente en su relación con Ryanair y AMS.

(116) De forma similar, la Comisión expresó sus dudas acerca de la conformidad del contrato firmado con Transavia con el criterio del operador privado en una economía de mercado.

(117) Por lo que se refiere a la compatibilidad de estas eventuales ayudas a las compañías aéreas ([26]), la Comisión distinguió entre las medidas anteriores a la entrada en vigor de las Directrices de 2005 y las medidas posteriores.

(118) Por lo que se refiere a la primera categoría, la Comisión consideró que los criterios aplicables para apreciar la compatibilidad de las eventuales ayudas en cuestión con el mercado interior eran los siguientes:

— la medida contribuye a alcanzar un objetivo de interés común, a saber, la apertura de nuevas rutas, viables a medio plazo, con destino a otro aeropuerto de la Unión,

— el importe de la ayuda es necesario y proporcional a los gastos suplementarios generados por la apertura de nuevas rutas, y la medida tiene un efecto incentivador,

— la medida se concede de forma transparente y no discriminatoria,

— establece sanciones en caso de incumplimiento de las obligaciones de la compañía aérea,

— no afecta a la competencia de manera contraria al interés general.

(119) La Comisión expresó sus dudas en cuanto al cumplimiento de esos criterios, y también en cuanto a la compatibilidad de estas eventuales ayudas de funcionamiento con el mercado interior.

(120) Por lo que se refiere a la compatibilidad de las medidas posteriores a la entrada en vigor de las Directrices de 2005, la Comisión hizo referencia, principalmente, a los criterios establecidos en dichas Directrices para las ayudas de puesta en marcha en favor de las compañías aéreas. La Comisión expresó sus dudas sobre el cumplimiento de estos criterios.

(121) En relación con las subvenciones de equipamiento en favor de la CCIPB, la Comisión expresó sus dudas sobre si las autoridades públicas actuaron como un inversor prudente al conceder estas subvenciones. La Comisión indicó que no podía, por tanto, excluir que esas subvenciones constituyan una ayuda estatal.

(122) Por lo que se refiere a la compatibilidad de estas eventuales ayudas con el mercado interior, la Comisión se basó en los criterios establecidos por las Directrices de 2005 para las ayudas a la inversión en favor de los aeropuertos. La Comisión expresó dudas en cuanto a la compatibilidad de estas eventuales ayudas con el mercado interior.

6. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

6.1. *OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS TRAS LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(123) La Comisión recibió observaciones de cinco terceros interesados:

6.1.1. CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Contrato de servicios aeroportuarios celebrado con Ryanair***

(124) Según la CCIPB, teniendo en cuenta las condiciones objetivas y no discriminatorias en las que las tasas aeroportuarias se aplican a Ryanair y a todas las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Pau, el contrato de servicios aeroportuarios no contiene ningún elemento de ayuda estatal.

([26]) En lo sucesivo, la expresión «compañías aéreas» designará a las compañías aéreas y sus filiales, y, por lo tanto, incluirá también a AMS.

(125) La CCIPB señala que el aeropuerto de Pau autofinancia su explotación con sus ingresos y considera que no recibe ninguna ayuda o financiación estatal para equilibrar su gestión.

(126) Por lo que se refiere a las tasas aeroportuarias aplicadas a Ryanair, la CCIPB confirma que resultan de la aplicación de las tarifas aplicables a Ryanair como a cualquier otra compañía aérea.

(127) La CCIPB señala que hay tres tipos de tarifas aeroportuarias:

— las tasas aeronáuticas reguladas,

— las tasas de asistencia en tierra no reguladas,

— las tasas estatales.

(128) En primer lugar, la CCIPB confirma que aplica las tasas aeronáuticas reguladas (que son cuatro: la tasa de aterrizaje, la tasa de estacionamiento, la tasa de balizamiento y la tasa por pasajero) a las compañías aéreas de manera objetiva y no discriminatoria. Su importe queda determinado por una comisión paritaria que reúne a los operadores, a las compañías aéreas y también a la autoridad de tutela.

(129) La CCIPB indica que no exime a Ryanair del pago de tasas de aparcamiento y balizamiento, pero que el contrato indica simplemente que «Ryanair no debe normalmente tener que pagar» dichas tasas. La CCIPB señala que, por lo que respecta a la tasa de estacionamiento, esta se devenga únicamente a partir del momento en que el aparato está parado más de dos horas en el aeropuerto, cuando el tiempo de escala de Ryanair se limita normalmente a 25 minutos. La CCIPB señala que por lo que respecta a la tasa de balizamiento, los vuelos de Ryanair solo se realizan en horas diurnas, lo que reduce la probabilidad para Ryanair de pagar una tasa de balizamiento.

(130) En segundo lugar, por lo que respecta a las tasas de asistencia en tierra no reguladas (por ejemplo, los servicios de asistencia aeroportuaria o el amarre de los aviones), la CCIPB señala que las tarifas son objeto de una negociación comercial con cada compañía aérea en función de las particularidades de su situación específica. En la práctica, las comparaciones meramente aritméticas entre las compañías no son necesariamente pertinentes en la medida en que, con independencia del idéntico tamaño de las aeronaves, muchos otros criterios han de tomarse en cuenta como el volumen anual de los movimientos realizados por la compañía, su frecuencia, el período del día (alto o bajo) en la que se efectúan los vuelos, los recargos para los vuelos nocturnos, los retrasos, las operaciones de descongelación, la limpieza de las aeronaves, etc.

(131) La CCIPB subraya, en tercer lugar, que las tasas estatales (que son dos: la tasa aeroportuaria y la de aviación civil) se aplican de forma estrictamente idéntica a todas las compañías aéreas. La CCIPB no interviene en la determinación de su importe, fijado por la autoridad de reglamentación.

6.1.1.2. ***Los contratos de servicios de marketing celebrados con AMS***

(132) Según la CCIPB, las cantidades abonadas por ella a la sociedad AMS no constituyen una ayuda estatal. La CCIPB señala que, como autoridad adjudicadora del aeropuerto de Pau decidió, de conformidad con las Directrices de 2005, publicar en la revista *Air & Cosmos* de diciembre de 2007, una convocatoria de propuestas para encontrar una o varias compañías aéreas dispuestas, mediante una ayuda financiera, a abrir nuevas rutas en Europa con salida de Pau (se proyectaron ocho lotes). Sin embargo, observó que, a 31 de enero de 2008, plazo de recepción de los proyectos, no se había recibido ninguna oferta de ninguna compañía aérea.

(133) La CCIPB considera, además, que su decisión de celebrar el contrato de servicios de marketing con Ryanair no es imputable al Estado. Según la CCIPB, ni las autoridades públicas ni las autoridades administrativas estuvieron implicadas, en ningún momento, en el desarrollo de las negociaciones con Ryanair ni en la celebración del acuerdo comercial con dicha compañía.

(134) La CCIPB considera que las Cámaras de Comercio e Industria («CCI») explotan las instalaciones aeroportuarias «en condiciones de Derecho privado».

(135) Las CCI constituyen, según la CCIPB, una «categoría muy específica de organismos públicos (...) cuyo objetivo es representar libremente los intereses comerciales e industriales de su distrito electoral ante los poderes públicos. La CCIPB añade que «el hecho de que estén vinculadas al Estado (...) no supone en sí mismo ninguna subordinación». Cuando explota el aeropuerto y, por tanto, celebra un acuerdo con Ryanair, la CCIPB actúa, pues, con total autonomía respecto de su autoridad de tutela y, por lo tanto, sin ninguna intervención directa o indirecta del Estado.

6.1.1.3. ***Criterio del inversor privado en una economía de mercado***

(136) La CCIPB indica que ha recibido una oferta de la compañía Ryanair para proseguir la explotación de la línea Pau-Londres Stansted tras la anulación del contrato de 28 de enero de 2003 por el Tribunal administrativo de Pau, el 3 de mayo de 2005.

(137) La CCIPB concluyó con Ryanair, en cuanto al aspecto operativo de la línea, un contrato de servicios aeroportuarios que, según la CCIPB, no revela diferencias sustanciales de tratamiento entre Ryanair y las otras compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Pau. La CCIPB añade que, para el desarrollo comercial del aeropuerto, celebró un contrato de servicios de marketing en internet con una filial al 100 % de la compañía Ryanair, la sociedad AMS. Por lo que respecta a este contrato, la CCIPB considera que actuó como un inversor privado en una economía de mercado por cinco razones, expuestas en los considerandos 138 a 142.

(138) En primer lugar, como contrapartida al precio pagado por la CCIPB, AMS suministra auténticos servicios comerciales, en particular, numerosos enlaces en la página web ryanair.com, que permiten a los usuarios de internet ser directamente dirigidos hacia las páginas de la CCIPB, del aeropuerto, de las infraestructuras de la región (autobuses, trenes, taxis), de la Oficina de Turismo de Béarn, etc.

(139) En segundo lugar, el sitio ryanair.com es hoy en día, sin discusión posible, el primer sitio de reserva de viajes en Europa y, con diferencia, uno de los sitios más buscados por los internautas que usan el motor de búsqueda Google. Utilizar el sitio ryanair.com para insertar publicidad en favor del aeropuerto de Pau constituye una oportunidad real para el aeropuerto de Pau o para los entes locales a los que presta servicio. Los aeropuertos y los demás terceros (las empresas de alquiler de coches, los hoteles, las regiones etc.) estarían dispuestos a pagar los precios del baremo fijado en la lista de tarifas publicada en el sitio de AMS. Algunos aeropuertos totalmente privados han aceptado pagar estas cantidades. La CCIPB subraya el valor añadido que supone la publicidad en el sitio ryanair.com, citando un estudio de la sociedad Planet-Work que observó que la publicidad comprada en el sitio ryanair.com habría ofrecido una mayor visibilidad, para el aeropuerto de Pau y su región, en cuanto a número de accesos de internautas, que otra publicidad en el sitio voyages-sncf.com. De lo que la CCIPB concluye que, para los servicios realizados, los precios aplicados por AMS y pagados por la CCIPB corresponden «a precios de mercado».

(140) En tercer lugar, desde el punto de vista de la CCIPB, el carácter global del precio pagado por los servicios prestados no parece ser un criterio determinante de la existencia de una ayuda estatal.

(141) En cuarto lugar, las sumas abonadas en virtud del contrato Pau-Charleroi permitirían obtener prestaciones distintas de las que la CCIPB tiene en virtud del contrato Pau-Londres. De este modo, la CCIPB no pagaría dos veces la misma prestación, lo que contribuiría a demostrar que las cantidades pagadas no son subvenciones para la apertura de una ruta. La CCIPB afirma además que si la suma tuviera por objeto sostener el déficit estructural de la explotación de la ruta, sería obviamente insuficiente.

(142) En quinto lugar, la CCIPB considera que es muy difícil que una «entidad pública que no pretende hacer beneficios», demuestre que los [...] EUR concedidos a la sociedad AMS permitieron «ganar» [...] EUR a la CCIPB. No obstante, la CCIPB da por cierto que, en términos de notoriedad y atractivo, el enlace en el sitio www.ryanair.com (y la ausencia de destinos cercanos en ese sitio) merecían esta inversión.

6.1.1.4. ***Falseamiento de la competencia***

(143) La CCIPB considera que las cantidades que abonó como contrapartida a los servicios de publicidad efectuados por AMS no afectan al juego de la competencia.

(144) El destino de Pau no habría interesado espontáneamente a ninguna compañía aérea, excepto Air France y, a pesar de los esfuerzos del aeropuerto, solo Ryanair para Londres y Transavia para Ámsterdam se habrían manifestado.

(145) La CCIPB observa que la llegada de las líneas aéreas de bajo coste no afectó a las rutas de Air France que, desde 2003, incrementó su tráfico a partir de Pau.

6.1.2. ASOCIACIÓN DE AEROLÍNEAS EUROPEAS (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES «AEA»)

(146) La AEA se considera parte interesada en el presente caso. En efecto, cuenta entre sus miembros con una compañía aérea que opera en el aeropuerto de Pau (Air France). De manera más general, la AEA, que representa los intereses de los transportistas europeos «en red», considera que tiene un interés natural en seguir la aplicación de las Directrices de 2005. En su opinión, las compañías que se benefician ilícitamente de determinadas reducciones de sus tasas contribuyen a falsear la competencia en el mercado interior, en detrimento de otras compañías que deben soportar los gastos de sus actividades.

(147) La AEA opina que los dos contratos que la CCIPB firmó con Ryanair y AMS, su filial al 100 %, a saber: 1) el contrato de servicios aeroportuarios para la ruta Londres Stansted-Pau y 2) el contrato de servicios de marketing en internet, por el que AMS recibe un importe a tanto alzado de 437 000 EUR anuales, son motivo de gran preocupación.

(148) Según la AEA, el hecho de que Ryanair sea el único usuario del aeropuerto que se beneficia de un contrato específico para los servicios aeroportuarios es una práctica más que discutible. Además, considera que Ryanair no debería quedar exenta de las tasas de estacionamiento y de balizamiento y que cuando las rotaciones de las compañías sobrepasen dos horas, estas deberían estar sujetas a las mismas tasas que las demás compañías aéreas.

(149) La AEA afirma que los distintos órganos jurisdiccionales franceses admitieron ampliamente que el contrato de servicios de marketing celebrado con AMS creó unas condiciones excesivamente favorables para Ryanair ([27]). Constata que términos como «desequilibrio» también fueron utilizados por el Tribunal administrativo de Pau en una sentencia dictada en mayo de 2005, que solo podía concluir que este tipo de contratos constituía una ayuda financiera para Ryanair. La AEA no cuestiona la práctica de los servicios de marketing como tal, pero duda de que las condiciones normales de mercado se hayan cumplido en las disposiciones contractuales en cuestión.

6.1.3. RYANAIR

(150) Ryanair afirma que los términos y condiciones del contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se ajustan a las condiciones del mercado y que el contrato no confiere ninguna ventaja selectiva a la compañía, por lo que no falsea la competencia ni afecta a los intercambios entre Estados miembros.

(151) La compañía subraya que paga los cánones y tasas aeronáuticas habituales en vigor en el aeropuerto de Pau, además de las comisiones sobre la venta de billetes y el exceso de equipaje. Precisa que estas tasas son similares a las que se aplican en otros aeropuertos comparables o a otras compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Pau. A su entender, la CCIPB no le reserva un trato más favorable que a las demás compañías aéreas.

(152) Según Ryanair, los descuentos condicionales concedidos sobre las tasas de estacionamiento y de balizamiento, así como sobre los gastos de mantenimiento previstos en los artículos 7.1.3 y 7.2 del contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se basan en criterios objetivos especificados en el contrato, es decir, la ausencia de luz artificial de día y de estacionamiento o manejo de material pesado, debido a la duración de rotación de 25 minutos para Ryanair y al carácter sumario del servicio que ofrece a sus pasajeros. Ryanair señala que dichas exenciones se aplican también a otras compañías aéreas similares, y que el artículo 3 del contrato de servicios aeroportuarios de 2005 menciona expresamente la obligación, para la CCIPB, de aplicar las condiciones concedidas a Ryanair a otras compañías aéreas comparables ([28]).

(153) Ryanair señala que las modalidades y condiciones que le fueron propuestas no son de carácter secreto y que, contrariamente a las prácticas corrientes en el sector, el contrato de servicios aeroportuarios de 2005 autoriza expresamente a la CCIPB a revelar su contenido a otras compañías aéreas.

(154) Ryanair alega que no recibió ninguna ventaja ilícita de la CCIPB en el marco del contrato de servicios aeroportuarios de 2005 y que la relación transparente amparada por el contrato se caracteriza por la ausencia de selectividad, condición esencial (aunque no suficiente) para calificar una medida de ayuda estatal. Alega además que las otras condiciones necesarias para que exista una ayuda estatal (repercusión en los intercambios entre Estados miembros y falseamiento de la competencia, por ejemplo) no se cumplen en el caso de las medidas en cuestión.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS señala que ofrece espacios publicitarios en el sitio web de Ryanair en las condiciones habituales del mercado y que sus tarifas están publicadas en su sitio web.

(156) La compañía considera que el contrato de servicios de marketing en Internet (WMS) con la CCIPB no entra dentro del ámbito de aplicación de las normas de la Unión en materia de transportes, puesto que se trata de un contrato de publicidad comercial clásica, similar a los que se celebran habitualmente con diarios, cadenas de televisión, emisoras de radio y proveedores de espacios publicitarios exteriores, etc.

([27]) La AEA se refiere, en particular, a la sentencia del Consejo de Estado de 27 de febrero de 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (nº 264406).

([28]) El artículo 3 del contrato de servicios aeroportuarios de 2005 dispone lo siguiente: «No exclusividad. El presente contrato se celebra con carácter no exclusivo. Las condiciones de que se beneficia Ryanair en virtud del presente contrato se aplicarán igualmente a cualquier compañía aérea con la que el aeropuerto de Pau-Pyrénées decida abrir una nueva ruta internacional de bajo coste. Dichas condiciones se modularán en función de las características de las rutas internacionales de nueva creación y, en particular: la frecuencia de los vuelos, el número de pasajeros transportados, las condiciones tarifarias de los vuelos».

(157) Según AMS, las condiciones relativas a la compra de espacios publicitarios en el sitio web de Ryanair por la CCIPB reflejan las condiciones del mercado y se ajustan a las mismas. Por lo que se refiere al valor de los espacios publicitarios en el sitio web de Ryanair, AMS señala que los precios que fija para estos espacios reflejan el creciente éxito comercial de este sitio y su descomunal capacidad para servir de soporte de un mensaje publicitario dirigido a un público muy específico.

(158) AMS alega que el sitio web de Ryanair es mucho más atractivo, como espacio publicitario, que cualquier otro sitio de viaje de cualquier portal general utilizado como punto de comparación por la Comisión. Precisa que el sitio web de Ryanair registra más de 300 millones de páginas impresas cada mes.

(159) AMS alega que la CCIPB adquirió espacios publicitarios en las mismas condiciones que los clientes privados. Según ella, los precios fijados en el contrato de servicios de marketing en internet corresponden a los precios corrientes que aplicaba en el momento de la firma del contrato y eran iguales para todos los clientes, fueran públicos o privados. La empersa indica que los gestores privados de aeropuertos ([...] y [...], por ejemplo) han firmado con AMS contratos similares al acuerdo firmado con la CCIPB.

(160) AMS no admite la pertinencia del carácter necesario del contrato en cuestión, que la Comisión evocaba en estos términos en la Decisión de incoación: «[...] la Comisión se pregunta si los servicios de marketing acordados son necesarios para la CCIPB y si el contrato de servicios de marketing no se habrá celebrado exclusivamente para subvencionar la ruta Pau-Londres Stansted» ([29]).

(161) En efecto, según AMS, este tipo de operación, efectuada en condiciones de mercado, excluye la existencia de una ayuda y no existe ningún precedente jurídico por lo que se refiere a la evaluación del carácter «necesario». No obstante, AMS recuerda que, puesto que la Comisión insiste en intentar cuestionar este carácter necesario, la CCIPB se encarga tanto de la promoción de la región de Pau-Béarn como de la explotación del aeropuerto de Pau. Considera que, sobre la base de estos dos objetivos, la publicidad en el sitio de Ryanair es lógica desde el punto de vista comercial.

(162) En lo que respecta a la compra de espacios publicitarios para promocionar la región, AMS señala que las Cámaras de Comercio e Industria francesas compiten entre sí y deben recurrir a un «marketing territorial» para que su región se imponga a las demás.

(163) AMS considera que el espacio publicitario adquirido en el sitio web de Ryanair permite ampliar la visibilidad del aeropuerto de Pau. En su opinión, la CCIPB tiene un interés comercial directo en ello, ya que el aumento del número de pasajeros resultante atrae empresas auxiliares al aeropuerto y aumenta los ingresos de este último.

(164) AMS alega que la CCIPB no hace publicidad en el sitio web de Ryanair para subvencionar la ruta Pau-Londres, pero que el espacio en el sitio web de Ryanair que AMS pone a disposición de la CCIPB constituye un recurso interesante para el que se ha demostrado que existe una demanda de otros anunciantes, incluido en el sector privado. Por consiguiente, es inexacto presentar la venta de este espacio como un mero pretexto para obtener subvenciones.

(165) Según AMS, el contrato de servicios de marketing en internet no constituye una ayuda porque sus condiciones se ajustan a las de un contrato comercial clásico y no confieren ninguna ventaja a AMS (o a Ryanair). La empresa considera, por tanto, que este acuerdo no falsea la competencia y no afecta a los intercambios entre Estados miembros.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Desde el aeropuerto de Pau, Air France ofrece unos 5 vuelos diarios a París Orly, 3 vuelos diarios a París Roissy Charles de Gaulle, y 4 vuelos diarios a Lyón (a través de una filial).

(167) Air France señala que las ventajas concedidas a la compañía Ryanair y a su filial AMS, de las que Air France no se beneficia, reducen significativamente los gastos de explotación de Ryanair. Según Air France, por lo tanto, esto afecta a la competencia directa existente entre Ryanair y Air France en los vuelos propuestos desde y hacia el aeropuerto de Pau, y también a la competencia en la totalidad de las rutas intracomunitarias. Los intercambios entre Estados miembros se ven, por tanto, directamente afectados.

([29]) Decisión de incoación, punto 43.

6.1.5.1. ***Tasas aeroportuarias***

(168) Air France señala que, según la lista de tarifas de 2007 publicada por la CCIPB, la tarifa pública de la tasa de estacionamiento está fijada en 0,16 EUR tonelada/hora. Esta tasa se aplica cuando la aeronave se queda un mínimo de dos horas en la pista. Air France considera que no es anormal que Ryanair no pague esta tasa por una rotación de 25 minutos pero, en cuanto una rotación pase de dos horas, Ryanair debería estar sujeta al pago.

(169) Air France señala que, según la lista de tarifas de 2007 publicada por la CCIPB, la tarifa pública de la tasa de balizamiento está fijada en 35,18 EUR por movimiento/avión. Esta tasa se debe pagar a partir del momento en que el equipo de balizamiento se utiliza para un «movimiento/avión», es decir, un aterrizaje o un despegue, tanto de día como de noche. Por lo tanto, no aplicar dicha tasa a la compañía Ryanair so pretexto de que solo efectúa rotaciones diurnas no se ajustaría a las condiciones generales de aplicación de dicha tasa.

(170) Air France señala que estas tarifas públicas suelen ser revisadas periódicamente y considera que Ryanair —como las otras compañías que operan desde y hacia el aeropuerto de Pau— debería estar sujeta a los posibles cambios en el nivel de dichas tasas.

6.1.5.2. ***Prestaciones de asistencia aeroportuaria***

(171) Air France indica que la prestación de asistencia en tierra efectuada a su favor en Pau es objeto de un contrato formal. Air France observa que, según las Directrices de 2005, «un gestor de aeropuerto que actúe como proveedor de servicios de asistencia en tierra puede aplicar tarifas distintas en las facturas que presente a las compañías aéreas si ello es un reflejo de diferencias de gastos vinculadas al carácter o la amplitud de los servicios prestados». Air France señala que en su sentencia de 3 de mayo de 2005, el Tribunal administrativo de Pau estimó que un descuento injustificado en las tarifas de asistencia en tierra, concedido a Ryanair, constituía una ayuda estatal que, al no haber sido notificada, debería considerarse ilegal.

(172) Air France recuerda que ofrece bastantes más servicios desde y hacia el aeropuerto de Pau que la compañía Ryanair. En estas circunstancias, es evidente para Air France que las tarifas concedidas por la CCIPB a la compañía Ryanair por los servicios de asistencia aeroportuaria no deberían ser más ventajosas que las aplicadas a Air France.

6.1.5.3. ***Contrato de servicios de marketing celebrado con AMS***

(173) Air France constata que este tipo de contratos entre la entidad gestora de un aeropuerto y la filial de Ryanair AMS parece una práctica habitual de Ryanair en los aeropuertos desde los que decide abrir rutas aéreas. Air France indica que los órganos jurisdiccionales administrativos franceses ya han sancionado este tipo de medidas, en la medida en que las supuestas prestaciones de promoción no se llevaban a cabo o se llevaban a cabo en condiciones excesivamente favorables para Ryanair.

(174) Air France menciona el «desequilibrio» que el Tribunal administrativo de Pau recalcó en su sentencia de 3 de mayo de 2005, entre los compromisos recíprocos de las partes en el acuerdo celebrado entre la CCIPB y Ryanair en 2003. Air France considera que cabe dudar de la existencia de un equilibrio entre las obligaciones de las partes en el acuerdo de 2005 con AMS. Según Air France, nada indica que la totalidad o parte de dicha cantidad pueda ser restituida por Ryanair, bien en caso de cierre de la ruta afectada, bien en caso de que no se alcancen los objetivos de promoción eventualmente fijados.

(175) Air France no niega el hecho de que determinadas ayudas de marketing puedan aceptarse según las normas de la Unión. No obstante, Air France considera poco probable que el llamado «contrato de servicios de marketing» pueda cumplir los requisitos necesarios para ser compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

6.1.5.4. ***Conclusión***

(176) Air France desea que se ponga fin a los pagos, indebidos, en su opinión, de que se beneficia Ryanair en el aeropuerto de Pau desde 2005 y que se ordene la recuperación de Ryanair de la ayuda ilegal.

6.2. *OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS TRAS LA AMPLIACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

6.2.1. CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) La CCIPB cree que los contratos de servicios de marketing y los de servicios aeroportuarios que celebró con las compañías aéreas o sus filiales no contienen ningún elemento de ayuda estatal.

(178) La CCIPB señala que la naturaleza y el objeto de los contratos son radicalmente diferentes y que deben analizarse por separado. Poco importa que dichos contratos se celebraran el mismo día, puesto que cada uno tiene una finalidad distinta. El contrato de servicios aeroportuarios tiene por objeto determinar las condiciones en las que el aeropuerto de Pau pone a disposición de las compañías aéreas sus instalaciones aeroportuarias y les presta diversos servicios aeroportuarios a cambio de una remuneración. En cambio, el contrato de servicios de marketing tiene por objeto establecer las condiciones en las que una compañía aérea debe, a cambio de una remuneración, promover el aeropuerto de Pau y los atractivos turísticos y posibilidades de negocios de la región de Pau y del Béarn en su sitio web. Por lo tanto, los dos contratos no están intrínsecamente ligados. Asimismo, si los términos y las condiciones en las que los servicios aeroportuarios prestados por el aeropuerto y los servicios de marketing realizados por una compañía aérea o una de sus filiales pueden figurar en un único contrato, esto no implica que el análisis jurídico de la existencia de una ayuda estatal tenga que hacerse sobre estos dos tipos de servicios que no «se compensan».

(179) En cuanto al comportamiento de la CCIPB y de las demás entidades públicas, la CCIPB considera que no procede apreciarlos conjuntamente, al menos por lo que se refiere a los contratos de servicios de marketing (lo que justifica más aún la valoración diferenciada de los contratos), ya que dichos contratos fueron negociados y celebrados por la CCIPB de forma estrictamente independiente, sin intervención de otras entidades públicas.

6.2.1.1. ***Los contratos de servicios de marketing celebrados por la CCIPB***

Imputabilidad

(180) Según la CCIPB, los pagos correspondientes a los contratos de servicios de marketing no son imputables al Estado puesto que la CCIPB goza de plena autonomía en la gestión del aeropuerto respecto a sus autoridades de tutela. La decisión de abonar ciertas cantidades, por una parte, a Ryanair y AMS y, por otra, a Transavia, por prestaciones de marketing, fue tomada por la CCIPB de forma autónoma e individual, sin intervención directa o indirecta del Estado.

Ventaja económica concedida a las compañías aéreas

(181) La CCIPB considera haber actuado claramente como lo habría hecho un inversor privado prudente en una economía de mercado. En particular, la sociedad AMS y la sociedad Transavia proporcionaron auténticas prestaciones comerciales, en concreto, vínculos en su sitio web que permiten a los usuarios de internet ser remitidos directamente a sitios de la CCIPB, cuya remuneración corresponde al precio de mercado. La CCIPB subraya, a este respecto, la frecuentación importante de los sitios web de Ryanair y Transavia.

(182) La CCIPB observa, por otra parte, que los precios aplicados por AMS están dentro de un baremo fijado en una lista de tarifas pública disponible en su página web. Este baremo se aplica a todos los clientes aeroportuarios de AMS por igual, incluidos algunos aeropuertos británicos totalmente privatizados. Transavia suministra, por su parte, prestaciones de marketing a un aeropuerto privado en Italia.

(183) Además, según la CCIPB, ciertos aeropuertos franceses, gestionados por empresas privadas (con delegación de servicio público) parecen haber celebrado un contrato de servicios de marketing con AMS, en particular el aeropuerto de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, gestionado por la sociedad canadiense SNC-Lavalin. La CCIPB ve en ello una prueba de la conformidad de su comportamiento con el de un operador privado.

(184) La CCIPB observa además que el carácter global del precio pagado por los servicios prestados no parece ser un criterio determinante para la calificación de una ayuda estatal y que las cantidades abonadas en virtud del contrato Pau-Charleroi permiten obtener prestaciones distintas de las que disfruta la CCIPB en virtud del contrato Pau-Londres, como consecuencia de lo cual la CCIPB no paga dos veces por la misma prestación. La CCIPB considera además que los pagos realizados son insuficientes para la apertura de una ruta aérea.

(185) La CCIPB considera que, al comprar las prestaciones de servicios de marketing al precio mencionado en los contratos, disfrutó de compensaciones económicas indiscutibles, por dos razones. En primer lugar, las prestaciones de marketing tuvieron un impacto positivo en los ingresos de explotación del aeropuerto, al favorecer especialmente un flujo creciente de pasajeros. Además, y a mayor abundamiento, estas compensaciones beneficiaron también a la ciudad de Pau y a su región.

(186) La CCIPB no comparte la opinión del consultor según el cual «la estrategia de Ryanair detrás de la celebración de los contratos de servicios de marketing era obtener una subvención del aeropuerto con el fin de mantener sus precios a un nivel bajo». A diferencia del consultor, la CCIPB considera tener un gran interés comercial en la adquisición de dichas prestaciones, ya que el aeropuerto de Pau es un aeropuerto regional que no se beneficia de una afluencia natural de pasajeros en cantidad suficiente para equilibrar sus cuentas de explotación. La CCIPB indica que, desde la llegada de Ryanair y los esfuerzos de promoción realizados en su página web, el aeropuerto de Pau ha incrementado su tráfico de forma significativa.

(187) Por último, la CCIPB indica que se negó a renovar el contrato de servicios de marketing con AMS debido a que los nuevos precios que se negociaban eran demasiado altos. Esta decisión confirma que no estaba dispuesta a acoger a Ryanair a cualquier precio.

Falseamiento de la competencia

(188) Según la CCIPB, las cantidades abonadas a cambio de las prestaciones de marketing no afectaron para nada a la competencia entre compañías aéreas ni entre aeropuertos. La CCIPB destaca que debe hacer esfuerzos de promoción ya que tiene muchas dificultades para atraer a compañías aéreas, puesto que estas prefieren trasladarse a aeropuertos próximos más atractivos para el turismo de ocio. La CCIPB cita el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne, que está en una región famosa por sus playas y el de Tarbes-Lourdes, que se beneficia del sitio religioso de Lourdes.

(189) La CCIPB observa que, en el aeropuerto de Pau, la competencia ejercida por las compañías de bajo coste no afectó en absoluto la actividad de Air France, que no dejó de crecer hasta 2008, cuando estalló la crisis económica. La CCIPB subraya además que, antes de la llegada de Ryanair en 2003, ninguna compañía aérea explotaba rutas internacionales desde el aeropuerto de Pau, y que dicha llegada no afectó a la competencia en las rutas existentes.

6.2.1.2. ***Los contratos de servicios aeroportuarios***

(190) La CCIPB recuerda que todas las tasas aeroportuarias se aplican estrictamente a todos los usuarios y a todas las compañías aéreas de la plataforma del aeropuerto de Pau, de forma idéntica. La CCIPB refuta, a este respecto, la existencia de cualesquiera prácticas discriminatorias.

(191) Por otra parte, la CCIPB no comparte la opinión del consultor según el cual las tasas no reguladas varían de una compañía aérea a otra, sin motivo justificado. Según la CCIPB, las tarifas de las prestaciones no reguladas se negocian con cada compañía aérea en función de las características específicas de estas. La CCIPB concluye pues que ninguno de los contratos de servicios aeroportuarios examinados por la Comisión contiene ningún elemento de ayuda estatal.

6.2.1.3. ***Subvenciones al aeropuerto***

(192) La CCIPB considera que ninguna de las «subvenciones» recibidas por el aeropuerto de Pau durante el período 2000-2010 y que son objeto del procedimiento de investigación formal contiene ningún elemento de ayuda estatal.

Subvenciones estatales

(193) Según la CCIPB, las subvenciones de 3,521 millones EUR mencionadas en el apartado 4.3.1 estaban destinadas a financiar misiones encomendadas por la ley a los operadores de aeropuertos pero que normalmente incumben al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas de poder público. De este modo, estas misiones no son de carácter económico y, por ello, las subvenciones en cuestión no entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales.

Subvenciones de equipamiento

(194) La CCIPB considera que las subvenciones de equipamiento aportadas por el Sindicato Mixto y los entes locales no contienen ningún elemento de ayuda estatal. Dichas cantidades sirvieron para financiar inversiones realizadas por los propietarios de las infraestructuras aeroportuarias para su mantenimiento y mejora, es decir, para la valorización de su propio patrimonio. Por tanto, estas inversiones se realizaron en beneficio exclusivo de sus propietarios. En cambio, dichas cantidades no confieren ninguna ventaja económica a la CCIPB porque no reducen los gastos de explotación que debe soportar normalmente como gestora del aeropuerto. Estas cantidades se limitan a «transitar» por la CCIPB que, en su calidad de gestor del servicio público, recibe la misión de realizar dichas obras de mantenimiento, adecuación a las normas y mejora.

(195) De este modo, según la CCIPB, al abonar subvenciones de equipamiento, la autoridad adjudicadora y los entes locales intervienen naturalmente, en su calidad de propietarios de las infraestructuras aeroportuarias, en el marco de la concesión de un servicio público, en la realización de obras de adecuación a las normas, mantenimiento y mejora del servicio público aeroportuario, a fin de valorizar su patrimonio. Por lo tanto, se trata de inversiones que incumben, naturalmente, al propietario del servicio público y no al que lo explota.

(196) La CCIPB observa, además, que deberá devolver al final de la concesión (finales de 2015) dichas infraestructuras aeroportuarias a sus propietarios, con las inversiones realizadas.

(197) Por otra parte, las subvenciones en cuestión no han falseado en absoluto la competencia con los otros aeropuertos vecinos (Tarbes-Lourdes-Pyrénées y Biarritz-Anglet-Bayonne) ya que ellos también han recibido subvenciones similares de sus autoridades adjudicadoras.

(198) Por lo que respecta a la cantidad de 38 000 EUR recibida de Gaz de France en 2003, la CCIPB observa que esta medida no es imputable al Estado sino que fue decidida de forma autónoma por Gaz de France. Esta decisión no confirió ninguna ventaja económica al aeropuerto de Pau puesto que Gaz de France actuó como un inversor privado prudente en una economía de mercado. En efecto, Gaz de France había sugerido a la CCIPB que creara una instalación de cogeneración, lo que permitía que el aeropuerto ahorrara energía en calefacción y aire acondicionado y que Gaz de France suministrara el gas necesario para su funcionamiento.

Compatibilidad sobre la base de la Decisión 2005/842/CE de la Comisión

(199) La CCIPB observa que la Decisión 2005/842/CE de la Comisión ([30]) (en lo sucesivo, «la Decisión SIEG de 2005») se aplica a las medidas examinadas. La CCIPB subraya que, en el ámbito de aplicación de dicha Decisión, figuran en efecto «las compensaciones por servicio público concedidas a los aeropuertos (...) cuyo tráfico medio anual no haya superado 1 000 000 de pasajeros en el caso de los aeropuertos (...) durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se concede el carácter de servicio de interés económico general» y cuyo «importe de compensación anual por el servicio en cuestión sea inferior a 30 millones EUR» (artículo 2). Así, para la CCIPB que se considera responsable de la prestación de un servicio público aeroportuario, si las subvenciones pagadas al aeropuerto constituyeran ayudas, esas serían compatibles y estarían exentas de la obligación de notificación previa, sobre la base de la Decisión SIEG de 2005.

Compatibilidad sobre la base de las Directrices de 2005

(200) La CCIPB alega, con carácter subsidiario, que las subvenciones recibidas por el aeropuerto de Pau y la CCIPB cumplen los criterios de compatibilidad establecidos en las Directrices de 2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) Ryanair alega que la Comisión se equivocó al fusionar los dos acuerdos celebrados con la CCIPB, uno por Ryanair y el otro por AMS, en un solo procedimiento relativo a una presunta ayuda estatal. La compañía aérea añade que la investigación sobre la relación entre AMS y el aeropuerto de Pau va a contracorriente del éxito comercial de Ryanair, que AMS cuenta con un gran número de clientes (y no solo aeropuertos) y que su modelo se reproduce cada vez más a menudo en los sitios web de otras compañías aéreas.

6.2.2.1. ***Informe del consultor de 30 de marzo de 2011***

(202) Ryanair rechaza algunas conclusiones del informe del consultor, en particular los tres puntos siguientes ([31]):

a) «La página web de Ryanair parece ante todo comparable con las de otras compañías aéreas que incluyen, en general, poca publicidad de pago y en las que los aeropuertos no se anuncian». Ryanair declara que no es exacto afirmar que las otras compañías aéreas no proponen publicidad de pago en sus páginas web. Alega que esta práctica está cada vez más extendida y que los aeropuertos regionales, que adolecen de una escasa demanda, consideran cada vez más los sitios web de las compañías aéreas de bajo coste que cuentan entre sus clientes como el mejor lugar para hacer publicidad. Ryanair también constituye un ejemplo de compañía aérea que hace publicidad en su sitio web para servicios de aparcamiento de un aeropuerto de primera categoría del que es cliente.

b) Ryanair alega que no es correcto afirmar que los aeropuertos no se pueden comparar con otros anunciantes en su sitio web, en la medida en que los servicios aeroportuarios prestados a sus pasajeros no pueden separarse de los servicios proporcionados a los pasajeros por la misma Ryanair. La compañía alega que los pasajeros potenciales que ven una publicidad para un aeropuerto en su sitio web generarán ingresos para el aeropuerto, vuelen o no con Ryanair. En consecuencia, sostiene que la situación de los aeropuertos que hacen publicidad en su sitio web, contrariamente a la opinión de la Comisión, es semejante a la de otros anunciantes, como los hoteles y las compañías de alquiler de coches.

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

([31]) Decisión de ampliar el procedimiento de investigación formal, considerando 38.

c) Según Ryanair, el consultor se equivoca «al poner en tela de juicio la racionalidad del comportamiento de aeropuertos que gastan su propio dinero con compañías aéreas para captar clientes en los vuelos que salen y llegan a esos aeropuertos, cuando esos pasajeros suplementarios benefician directamente a las compañías aéreas». Según Ryanair, el hecho de que la prestación de servicios de marketing beneficie al proveedor de espacios publicitarios, a saber, Ryanair, no significa que no beneficie también al aeropuerto que compra esos servicios. El hecho de que un aeropuerto haga publicidad, o no, en el sitio de Ryanair importa poco a la compañía ya que su grado de ocupación es similar en las rutas hacia los aeropuertos que tienen un acuerdo de publicidad con AMS y en las rutas hacia los aeropuertos que no lo tienen. Ryanair alega además que, como los aeropuertos regionales no suelen estar bien asentados en el mercado, la publicidad es una necesidad. También afirma que la Comisión se equivoca al centrarse en las ventajas para la compañía aérea, ya que el criterio del operador privado en una economía de mercado no exige que una medida no genere ninguna ventaja para un tercero, lo que incluye al proveedor del espacio publicitario. Ryanair subraya que los acuerdos de marketing celebrados por AMS con aeropuertos son distintos de los acuerdos celebrados por Ryanair con aeropuertos y no dependen de la supuesta «ventaja» que la publicidad del aeropuerto en ryanair.com confiere a la compañía.

6.2.2.2. ***Tratamiento de AMS y Ryanair como beneficiario único***

(203) Ryanair considera que el acuerdo de servicios aeroportuarios celebrado por la CCIPB con ella y el acuerdo de marketing celebrado con AMS son distintos e independientes, relativos a servicios distintos y que no existe vínculo que justifique que se los considere como una única fuente de «medidas». En su opinión, los acuerdos AMS han beneficiado a la CCIPB, en su condición de comprador de servicios publicitarios, y no están destinados a mejorar el coeficiente de ocupación o el rendimiento de la compañía en las rutas que explota.

6.2.2.3. ***Recursos estatales y ausencia de imputabilidad***

(204) Ryanair rechaza que las decisiones adoptadas por la CCIPB sean imputables al Estado y afirma que los acuerdos celebrados por esta con Ryanair y AMS no dieron lugar a ninguna transferencia de recursos del Estado francés.

(205) Ryanair afirma que la CCIPB no es otra faceta del Estado francés y que la imputabilidad no puede determinarse basándose únicamente en que la CCIPB es una empresa pública y está, por tanto, bajo el control del Estado francés. La compañía aérea considera que la Comisión debe examinar el papel de las autoridades públicas en las decisiones adoptadas por la CCIPB respecto a Ryanair y AMS.

(206) Por otra parte, Ryanair hace referencia a la jurisprudencia de los órganos jurisdiccionales franceses, en base a la cual considera que las Cámaras de Comercio e Industria son entidades originales que se caracterizan por su naturaleza dual y que deben clasificarse en la categoría de «entes públicos de carácter económico».

(207) Por lo que respecta a la participación del Estado en el proceso de toma de decisiones, Ryanair considera que el Estado solo debe ser informado de determinadas decisiones y siempre *a posteriori*.

6.2.2.4. ***Plan empresarial***

(208) Ryanair afirma que la inexistencia de un plan empresarial en el momento de la celebración de los acuerdos de 2005 no puede utilizarse como prueba de que los acuerdos no se ajustaban al criterio del operador privado en una economía de mercado.

6.2.2.5. ***Observaciones de Ryanair del 10 de abril de 2013***

(209) Con fecha 10 de abril de 2013, Ryanair envió dos notas redactadas por la sociedad Oxera y un análisis redactado por el profesor Damien P. McLoughlin.

Primera nota de Oxera — Definición del valor de referencia del mercado en el análisis comparativo con vistas a las pruebas a la luz del criterio del operador privado en una economía de mercado. Asuntos de ayudas estatales relativas a Ryanair, nota redactada por Oxera para Ryanair, el 9 de abril de 2013.

(210) Oxera considera erróneo el método de la Comisión que consiste en aceptar solo aeropuertos de referencia situados en la misma zona de influencia que el aeropuerto objeto de la investigación.

(211) Oxera alega que los precios de referencia del mercado obtenidos de los aeropuertos de referencia no están afectados por las ayudas estatales concedidas a los aeropuertos vecinos. Por consiguiente, es posible estimar de manera fiable el valor de referencia del mercado en la aplicación del criterio del operador privado en una economía de mercado.

(212) En efecto:

a) los análisis de referencia se utilizan habitualmente en pruebas a la luz del criterio del operador privado en una economía de mercado realizados fuera del ámbito de las ayudas estatales;

b) las empresas solo ejercen una influencia recíproca en sus decisiones en la medida en que sus productos son sustituibles o complementarios;

c) los aeropuertos situados en la misma zona de influencia pueden no competir entre sí, y los aeropuertos de referencia citados en los informes presentados se enfrentan a una competencia limitada por parte de los aeropuertos públicos en su zona de influencia [menos de un tercio de los aeropuertos comerciales situados en la zona de influencia de los aeropuertos de referencia son íntegramente propiedad del Estado y ninguno de los aeropuertos situados en la misma zona de influencia que los aeropuertos de referencia era objeto de un procedimiento en materia de ayudas estatales (en abril de 2013)];

d) incluso cuando los aeropuertos de referencia tienen que hacer frente a la competencia de aeropuertos públicos en la misma zona de influencia, conviene considerar que su comportamiento se ajusta al criterio del operador privado en una economía de mercado (por ejemplo, si el sector privado tiene una participación importante o si el aeropuerto está gestionado de forma privada);

e) los aeropuertos que respetan el criterio del operador privado en una economía de mercado no fijarán sus precios por debajo del coste marginal.

Segunda nota de Oxera — Principios que sustentan el análisis de la rentabilidad en las pruebas respecto al criterio del operador privado en una economía de mercado. Asuntos de ayudas estatales relativas a Ryanair, nota redactada por Oxera para Ryanair, el 9 de abril de 2013.

(213) Oxera alega que el análisis de la rentabilidad que efectuó en sus informes presentados a la Comisión sigue los principios que adoptaría un operador racional del sector privado y refleja el enfoque que se deduce de las anteriores decisiones de la Comisión.

(214) Los principios en los que se basa el análisis de rentabilidad son los siguientes:

a) la apreciación se efectúa por etapas;

b) no es obligatorio un plan empresarial *ex ante*;

c) en el caso de un aeropuerto no saturado, el enfoque basado en la caja única es el método de fijación de precios adecuado;

d) solo los ingresos asociados a la actividad económica del aeropuerto en activo deben tenerse en cuenta;

e) la duración íntegra del acuerdo, incluidas las posibles ampliaciones, debe tenerse en cuenta;

f) los flujos financieros futuros deben actualizarse a fin de evaluar la rentabilidad de los acuerdos.

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

Análisis del profesor Damien P. McLoughlin — Consolidación de una marca: por qué y cómo las pequeñas marcas deberían invertir en el marketing, nota redactada para Ryanair, el 10 de abril de 2013

(216) El documento tiene por objetivo presentar la lógica comercial que explica por qué los aeropuertos regionales deciden comprar a AMS espacios publicitarios en ryanair.com.

(217) Existe un gran número de aeropuertos muy fuertes, conocidos y utilizados con regularidad. Los competidores más débiles deben superar el comportamiento de compra estático de los consumidores para desarrollar su actividad. Los aeropuertos regionales más pequeños deben encontrar el medio de transmitir permanentemente el mensaje relacionado con su marca a un público lo más amplio posible. Las formas tradicionales de comunicación de marketing requieren gastos que superan sus recursos.

(218) La publicidad a través de AMS:

a) ofrece la posibilidad de llegar a una parte importante de las personas que se plantean ya la posibilidad de comprar un viaje;

b) genera gastos relativamente bajos (tarifa con tipos comerciales para la comunicación en línea);

c) permite la comunicación en el lugar de compra;

d) hace posible la publicidad creativa.

6.2.2.6. ***Observaciones de Ryanair de 20 de diciembre de 2013***

(219) El 20 de diciembre de 2013, Ryanair presentó observaciones sobre los pagos efectuados a AMS. Ryanair rechaza la apreciación preliminar de la Comisión según la cual los pagos efectuados 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 criterio del operador privado en una economía de mercado, convendría distinguir entre la compra de servicios de marketing evaluados a precio de mercado y un contrato conexo aeropuerto-compañía aérea.

(220) En apoyo de su argumentación, Ryanair presenta un análisis que compara los precios practicados por AMS con los que proponen, para servicios similares, otros sitios de viajes ([32]). Se deriva de este análisis que los precios practicados por AMS estaban bien por debajo de la media, bien en la franja intermedia de los precios facturados por los sitios web de referencia.

(221) 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 se ajusta al criterio del operador privado en una economía de mercado. Por otro lado, Ryanair aporta pruebas de los 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.

(222) En opinión de Ryanair, si la Comisión insistiera en someter los acuerdos de AMS y los acuerdos relativos a los servicios aeroportuarios de Ryanair al único criterio del operador privado en una economía de mercado (enfoque que Ryanair rechaza), no debería subestimarse el valor de los servicios prestados por AMS a los aeropuertos.

(223) Además, Ryanair menciona las conclusiones de varios informes que confirman que la compañía es una marca paneuropea fuerte y en condiciones de generar un valor añadido para sus servicios de publicidad.

6.2.2.7. ***Observaciones de Ryanair de 17 de enero de 2014***

(224) Ryanair presentó un informe elaborado por su asesor económico sobre los principios que, según la compañía aérea, deberían aplicarse a un criterio de rentabilidad del operador privado en una economía de mercado que abarque tanto los acuerdos sobre servicios aeroportuarios celebrados entre Ryanair y los aeropuertos como los acuerdos de marketing celebrados entre AMS y dichos aeropuertos ([33]). Ryanair señala que esto no cuestiona en absoluto su postura según la cual los acuerdos de AMS y los acuerdos sobre servicios aeroportuarios deberían someterse por separado al criterio del operador privado en una economía de mercado.

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

(226) El informe subraya que las actividades de marketing contribuyen a la creación y al incremento del valor de la marca, lo que puede generar actividad y beneficios, no solo durante la vigencia del contrato de servicios 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 establecen 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 abordando los gastos relativos a AMS como gastos de funcionamiento adicionales; los beneficios adicionales se calcularán tras deducción de los pagos a AMS.

([32]) Oxera, «Are prices set by AMS in line with the market rate?», elaborado para Ryanair, el 20 de diciembre de 2013.
([33]) Oxera, «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» elaborado para Ryanair el 17 de enero de 2014.

(227) Además, Ryanair considera que un valor final podría incluirse en los beneficios adicionales previstos al término de la vigencia del acuerdo sobre servicios aeroportuarios, a fin de tener en cuenta el valor generado tras el vencimiento del acuerdo. El valor final podría adaptarse, basándose en una hipótesis prudente sobre la probabilidad 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 aeroportuarios, teniendo en cuenta el carácter incierto de los beneficios adicionales tras el vencimiento del acuerdo sobre servicios aeroportuarios.

(228) En apoyo de este planteamiento, el informe presenta una síntesis de 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 aumenta, 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.

(229) El informe indica que el enfoque basado en los flujos de tesorería es preferible al enfoque por capitalización, en el que los gastos relativos a AMS se abordarían como gastos de equipamiento 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 aeroportuarios con Ryanair y también es difícil estimar el valor del activo inmaterial debido a los gastos de la marca y a la duración de la utilización del activo.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS declara que no se ha beneficiado de ayudas estatales y que la CCIPB actuó con ella de acuerdo con el criterio del operador privado en una economía de mercado.

(231) AMS alega que los importes debidos por la CCIPB a AMS en concepto de servicios de marketing se ajustaban a los precios de mercado para servicios con un valor real para el aeropuerto.

(232) AMS sostiene que las tres alegaciones siguientes, presentadas en el informe del consultor, tal como se exponen en la Decisión de ampliación del procedimiento, son erróneas por las siguientes razones:

a) «El sitio web de Ryanair parece comparable al de otras compañías aéreas que, por regla general, no proponen publicidad de pago y en los que los aeropuertos no hacen publicidad» (AMS sostiene que no es exacto afirmar que otras compañías aéreas no proponen publicidad de pago en su sitio web). Según la empresa, este es realmente el caso pero ryanair.com fue simplemente precursor en este ámbito. AMS alega que el sitio web de Ryanair es diferente, en la medida en que destaca por el interés que presenta para el anunciante debido a su popularidad. AMS señala que, para los aeropuertos, la publicidad en ryanair.com es especialmente interesante porque apunta perfectamente a viajeros potenciales, permite aumentar los ingresos no aeronáuticos y la notoriedad internacional del aeropuerto.

b) «Los aeropuertos no pueden compararse con otros posibles anunciantes en los sitios web de compañías aéreas tales como Ryanair porque los servicios prestados por un aeropuerto a los pasajeros de Ryanair no pueden, por su naturaleza, disociarse de los que presta la propia compañía aérea, a diferencia de otros servicios, de alojamiento o de alquiler de coches en particular» —AMS sostiene que los servicios prestados por los aeropuertos a los pasajeros (tales como comercios minoristas, aparcamientos, restaurantes, etc.) pueden disociarse fácilmente de los servicios prestados a los pasajeros por Ryanair. AMS añade que el hecho de que los servicios prestados a los pasajeros por el aeropuerto se «asocien» o no a los prestados por Ryanair no quita nada al interés de este tipo de publicidad para el aeropuerto. Según AMS, el mismo razonamiento se aplica a los aeropuertos privados que pagan por los servicios de la sociedad, así como a los hoteles y a las empresas de alquiler de coches socios de Ryanair, cuyos servicios también podrían calificarse como asociados (o no) a los de Ryanair.

c) «No es racional que los aeropuertos dediquen recursos propios a compañías aéreas para incitar a los pasajeros a utilizar los vuelos de esas compañías con destino a dichos aeropuertos, teniendo en cuenta que esos pasajeros adicionales generan beneficios directos para las compañías aéreas en cuestión» — AMS alega que la razón por la cual los aeropuertos hacen publicidad en ryanair.com es que desean aumentar la cuota de pasajeros de llegada, que suelen ser una fuente de ingresos no aeronáuticos más elevados para los aeropuertos. AMS añade que los aeropuertos tienen necesidad de hacer publicidad para consolidar su notoriedad a escala internacional y que su enfoque es comparable a la publicidad que hacen grandes empresas multinacionales como Coca-Cola, McDonald's, Nike, etc. En su opinión, el hecho de que un aeropuerto haga, o no, publicidad en el sitio de Ryanair importa poco a la compañía en la medida en que esto no influye en el número total de sus pasajeros y, en cualquier caso, el hecho de que Ryanair pueda o no beneficiarse de la publicidad realizada por un aeropuerto en ryanair.com no tiene importancia para el aeropuerto desde el punto de vista comercial.

(233) AMS señala que no hay ninguna razón para cuestionar la lógica comercial que sustenta la decisión de un aeropuerto de hacer publicidad en ryanair.com, siempre que los servicios se presten a precios de mercado. Añade que los aeropuertos regionales necesitan este tipo de publicidad para su supervivencia y su crecimiento.

(234) AMS considera que la publicidad hecha en el sitio de Ryanair permite incrementar el número de pasajeros de llegada, que tienen muchas más posibilidades de generar ingresos no aeronáuticos para el aeropuerto que los pasajeros de salida que se van al extranjero. De ello deduce que, por lo tanto, es más apropiado hacer publicidad comercial en el sitio web de Ryanair para atraer a los pasajeros de llegada que hacer una publicidad dirigida a los pasajeros locales en los periódicos o en otros medios de comunicación.

(235) AMS alega que las Directrices de 2005 no son aplicables a la relación entre un aeropuerto y un prestador de servicios de marketing y que el hecho de que la sociedad matriz de AMS sea una compañía aérea no basta para hacer que las Directrices sean aplicables.

6.3. *OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS TRAS LA PUBLICACIÓN EN EL* DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA *DE UN ANUNCIO EN EL QUE SE INVITABA A LOS ESTADOS MIEMBROS Y A LOS TERCEROS INTERESADOS A PRESENTAR SUS OBSERVACIONES SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NUEVAS DIRECTRICES A LOS ASUNTOS EN CURSO*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France rechaza la aplicación de las nuevas Directrices a los asuntos relacionados con las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos, incluso cuando dichas ayudas se hayan abonado antes de su publicación, por distintas razones:

a) Según Air France se trata de una aplicación retroactiva de las nuevas Directrices que favorecería 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 Directrices de 2005, absteniéndose de recibir fondos públicos.

b) Además, Air France subraya que la aplicación de las nuevas Directrices a las ayudas de funcionamiento concedidas a los aeropuertos antes de su entrada en vigor es contraria a los principios generales del Derecho y a la jurisprudencia europea.

(237) Air France alega que las nuevas Directrices favorecerán a los nuevos operadores en detrimento de los operadores históricos. En efecto, al permitir que una nueva compañía aérea solo pague el coste incremental derivado de su actividad, las Directrices discriminarían a los operadores históricos del aeropuerto que están sujetos a tasas más elevadas.

(238) Por último, Air France recuerda que si el requisito de acceso no discriminatorio a la infraestructura de un aeropuerto puede parecer fácil de cumplir en teoría, la práctica es completamente distinta ya que algunos modelos de explotación se ven conscientemente perjudicados.

6.3.2. CCIPB

(239) La CCIPB remitió a sus observaciones anteriores, y facilitó un análisis sobre las razones por las que, si las subvenciones de equipamiento se considerasen ayudas de funcionamiento en su favor, serían compatibles con las disposiciones del apartado 5.1.2 de las nuevas Directrices que permiten la autorización retroactiva de las ayudas de funcionamiento abonadas a los aeropuertos antes de su entrada en vigor.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Esta organización no gubernamental formuló observaciones criticando las nuevas Directrices y las decisiones de la Comisión en el sector aéreo hasta la fecha, debido a sus consecuencias supuestamente nefastas para el medio ambiente.

7. **OBSERVACIONES DE FRANCIA**

7.1. *OBSERVACIONES PRESENTADAS POR FRANCIA TRAS LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

7.1.1. CONTRATO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS DE 2005

(241) Francia observa que el contrato de servicios aeroportuarios de 2005 se limita a recordar las condiciones tarifarias del aeropuerto, que son públicas y se aplican por igual a todas las compañías que operen en el aeropuerto.

(242) Por lo que respecta a la tasa de aparcamiento, el reglamento tarifario del aeropuerto estipula que esta tasa se devenga únicamente a partir del momento en que el aparato esté parado más de dos horas en el aeródromo. Así pues, según Francia, como el tiempo de escala de las aeronaves operadas por Ryanair se limita normalmente a 25 minutos, es normal que a esta compañía no se le cobre, en general, una tasa de aparcamiento.

(243) Asimismo, en lo que atañe a la tasa de balizamiento, esta se debe abonar solo cuando se utilizan las luces de balizamiento (es decir, de noche o cuando hay mala visibilidad). Según Francia, como los vuelos de Ryanair solo se llevan a cabo de día, no requieren el servicio de balizamiento y, por tanto, no hay que pagar la tasa correspondiente.

7.1.2. LA TASA DE AVIACIÓN CIVIL

(244) Francia aporta precisiones sobre la tasa aeroportuaria, descrita en el apartado 4.3.2, así como sobre la tasa de Aviación Civil.

(245) Por lo que se refiere a la tasa de Aviación Civil, establecida en el artículo 302 *bis*, letra K del Código General de Impuestos, la cobra el Estado a las compañías aéreas y está destinada a financiar las misiones de la Dirección General de Aviación Civil que no se financian mediante las tasas por servicios prestados. Se calcula en función del número de pasajeros y la masa de carga y correo embarcados en Francia. Su tarifa intracomunitaria queda fijada en el artículo mencionado y es idéntica en todo el territorio francés. El Estado se encarga de fijar la tarifa de la tasa, así como de su recaudación y los operadores aeroportuarios no intervienen en este proceso.

7.1.3. CONTRATO ENTRE LA CCIPB Y LA SOCIEDAD AMS

(246) Por lo que se refiere al contrato celebrado entre la CCIPB y AMS, que constituye el fundamento del procedimiento de notificación, las autoridades francesas señalan que este contrato estipula que AMS dispone de una licencia exclusiva para proponer servicios de marketing en el sitio de viajes www.ryanair.com. Francia observa que este sitio web también ofrece servicios con origen en numerosos aeropuertos en Europa.

(247) Francia señala que la CCIPB ha facilitado una documentación que forma parte de la oferta comercial del sitio www.voyages-sncf.com en el que las prestaciones propuestas son muy parecidas a las que son objeto del contrato con AMS. Estas prestaciones se valoran en [...] EUR, sin impuestos, es decir [...] EUR incluidos todos los impuestos, importe que parece inscribirse en un orden de magnitud comparable al que factura la filial de Ryanair.

(248) Francia considera que las demás características de este contrato también deberían tenerse en cuenta, en particular:

— su duración de cinco años,

— las condiciones de su celebración, en particular la falta de convocatoria de licitación previa relativa a la compra de prestaciones de servicios relacionados con el sector comercial,

— las modalidades de tarificación de esas prestaciones de marketing, establecidas *a priori* y de forma global y no *a posteriori* en función de las estadísticas de tráfico de Internet del sitio www.ryanair.com,

— las cláusulas de exclusividad relativas al suministro de prestaciones anexas (alquiler de vehículos, alojamiento), que limitan su acceso a las empresas con las que el grupo Ryanair tiene acuerdos comerciales.

7.2. *OBSERVACIONES DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LOS TERCEROS INTERESADOS TRAS LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(249) Francia no quiso comentar las observaciones presentadas por los terceros interesados tras la incoación del procedimiento de investigación formal

7.3. *OBSERVACIONES PRESENTADAS POR FRANCIA TRAS LA AMPLIACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

7.3.1. PRESUNTAS AYUDAS CONCEDIDAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

(250) Francia considera que los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de marketing deben evaluarse conjuntamente para cada período considerado, a fin de determinar si existe o no una ventaja económica.

(251) Francia considera, además, que conviene examinar conjuntamente la actuación de la CCIPB en su conjunto, de la CCIPB como gestor del aeropuerto, y del Estado o de otras entidades públicas que controlan al gestor del aeropuerto o intervienen en su financiación, en su relación con Ryanair y AMS a efectos de la aplicación del criterio del operador privado en una economía de mercado.

(252) Francia observa, no obstante, que las consideraciones en las que se basan las autoridades públicas para participar en determinadas financiaciones no son únicamente criterios de rentabilidad para el aeropuerto sino, más ampliamente, en las repercusiones económicas y sociales de la actividad aeroportuaria en la región, que no se tienen en cuenta en el razonamiento del inversor privado en una economía de mercado.

(253) Francia remite, a este respecto, a dos estudios realizados en 2005 y 2011 por la CCIPB sobre el impacto del tráfico de la compañía Ryanair. Estos estudios ponen de manifiesto las significativas repercusiones económicas de la ruta en la región.

(254) Por lo que respecta a las dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de ampliación del procedimiento en cuanto a la compatibilidad con el mercado interior de las medidas de posibles ayudas concedida por el contrato con Ryanair en 2003 y los contratos de 2005, Francia recuerda que ella misma notificó este expediente en enero de 2007 para manifestar sus dudas y obtener de la Comisión una decisión relativa a la regularidad, a la luz del régimen comunitario de ayudas estatales, de las eventuales medidas de ayuda concedidas por los contratos de 2005. En este contexto, Francia considera que no está en condiciones de demostrar la compatibilidad.

(255) Francia confirma la importancia del impacto de la actividad de las compañías aéreas financiadas por la CCIPB en el desarrollo económico regional. Pero Francia no puede por ello llegar a la conclusión de la compatibilidad con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE o de las normas aplicables a los servicios de interés económico general.

7.3.2. CONTRIBUCIONES FINANCIERAS AL AEROPUERTO

(256) Por lo que se refiere a la existencia de ayuda estatal en las contribuciones financieras al aeropuerto de Pau, Francia considera que, para dicho aeropuerto como para la mayoría de los otros aeropuertos de importancia similar, las decisiones de inversión de las autoridades públicas participantes no se basaban en una compensación directa pagada por el concesionario sino en las repercusiones económicas y sociales generadas por la actividad del aeropuerto en la región.

(257) Francia remite además al dispositivo legal de financiación de las misiones de protección y seguridad, que se describen en el apartado 4.3.2. Francia considera que dicho dispositivo excluye toda compensación excesiva de los gastos soportados por los gestores de aeropuertos para la realización de las misiones de protección y seguridad, que forman parte de las misiones que incumben al Estado. Así pues, según Francia, las cantidades pagadas por el Estado para cubrir los gastos de seguridad (personal y equipo o vehículos contra incendios, prevención del peligro que supone la fauna silvestre, cercas) y de protección (personal y equipo destinados al control de pasajeros y de su equipaje) no son asimilables a ayudas estatales.

7.4. *OBSERVACIONES DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LOS TERCEROS INTERESADOS TRAS LA AMPLIACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(258) Francia no quiso comentar las observaciones presentadas por los terceros interesados tras la ampliación del procedimiento de investigación formal

7.5. *COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NUEVAS DIRECTRICES AL PRESENTE ASUNTO*

(259) Francia 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.

(260) Francia observa, sin embargo, que las ayudas a la inversión se evaluarán más severamente que antes a la luz de las nuevas Directrices ya que estas establecen intensidades máximas de ayuda autorizadas en función del tamaño del aeropuerto.

7.6. *COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NUEVAS DIRECTRICES AL PRESENTE ASUNTO*

(261) Francia no quiso comentar las observaciones presentadas por los terceros interesados sobre la aplicación de las nuevas Directrices al presente asunto

8. **EVALUACIÓN**

(262) A efectos de la evaluación de las medidas controvertidas, procede distinguir entre las ayudas potenciales concedidas a las compañías aéreas (apartado 8.1 de la presente Decisión) y las ayudas potenciales al gestor del aeropuerto de Pau en forma de aportaciones financieras (apartado 8.2 de la presente Decisión).

8.1. *MEDIDAS EN FAVOR DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS*

8.1.1. EXISTENCIA DE AYUDA A TENOR DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

(263) 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».

(264) Para que una medida sea considerada ayuda estatal, es preciso que se cumplan las siguientes condiciones de manera acumulativa: 1) la medida en cuestión se financia mediante recursos estatales y es imputable al Estado; 2) otorga una ventaja económica; 3) esta ventaja es selectiva; 4) falsea o amenaza falsear la competencia y puede afectar a los intercambios entre Estados miembros, y 5) el beneficiario es una empresa a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que supone que ejerce una actividad económica.

8.1.1.1. ***Recursos estatales en los contratos que la CCIPB celebró con las compañías aéreas durante el período objeto de examen***

(265) Los contratos de servicios de marketing y de servicios aeroportuarios se celebraron entre las compañías aéreas, por una parte, y la CCIPB, por otra.

(266) Las Cámaras de Comercio e Industria son entidades públicas a tenor del Derecho francés. Según la versión actualmente vigente del artículo L 710-1 del Código de Comercio, «los establecimientos o cámaras departamentales de la red de Cámaras de Comercio e Industria tienen, en su calidad de órgano intermedio del Estado, una función de representación de los intereses de la industria, del comercio y de los servicios ante los poderes públicos o las autoridades extranjeras. Actúan como interfaz entre los diferentes actores involucrados y ejercen su actividad sin perjuicio de las funciones de representación atribuidas a las organizaciones profesionales o interprofesionales en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias en vigor y de las misiones llevadas a cabo por los entes regionales en el marco de su libre administración. 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 necesarias a la realización de dichas misiones».

(267) La misma disposición estipula:

«A tal efecto, cada entidad o cámara departamental de la red puede llevar a cabo, respetando, en su caso, los esquemas sectoriales aplicables:

1º las misiones de interés general que les sean encomendadas por las leyes y reglamentos;

2º las misiones de apoyo, orientación, puesta en relación y asesoría de los creadores y compradores de empresas y de las empresas, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en materia de Derecho de la competencia;

3º una misión de apoyo y asesoría para el desarrollo internacional de las empresas y la exportación de su producción, en asociación con la Agencia francesa para el desarrollo internacional de las empresas;

4º una misión para la formación profesional inicial o continua, gracias, en particular, a los centros públicos y privados de enseñanza que cree, gestione o financie;

5º una misión de creación y gestión de equipos, en particular, portuarios y aeroportuarios;

6º las misiones de carácter comercial que le haya encargado una persona pública o que resulten necesarias para la realización de sus demás misiones;

7º cualquier misión de asesoría, consulta o cualquier estudio encargado por los poderes públicos en un asunto relacionado con la industria, el comercio, los servicios, el desarrollo económico, la formación profesional o la ordenación del territorio, sin perjuicio de los trabajos en los que pudiera tomar la iniciativa».

(268) El artículo L 710-1 del Código de Comercio establece asimismo que: «la Asamblea de las Cámaras francesas de Comercio e Industria, las Cámaras de Comercio e Industria regionales, las Cámaras de Comercio e Industria

territoriales y las agrupaciones interconsulares son entidades públicas bajo la tutela del Estado y administradas por directivos de empresa electos».

(269) Esta disposición legislativa evolucionó durante el período examinado, es decir, entre 2003 y 2010. Sin embargo, sus principios fundamentales se mantienen inalterados. En efecto, a lo largo de este período, las Cámaras de Comercio e Industria como la CCIPB siguieron siendo organismos públicos creados por ley, administrados por directivos de empresa elegidos y bajo la tutela del Estado. Por otra parte, como órganos intermedios del Estado, su razón de ser y su objetivo principal (a tenor del artículo L 710-1 del Código de Comercio) es llevar a cabo las misiones de interés general que les atribuye la ley, a saber, esencialmente, la representación de los intereses de la industria, del comercio y de los servicios ante las autoridades públicas, el apoyo a las empresas locales y el desarrollo de la capacidad de atracción y de la ordenación del territorio. Las actividades industriales y comerciales de las Cámaras de Comercio e Industria son anejas al ejercicio de sus misiones de interés general y están concebidas para contribuir a la realización de las mismas.

(270) Por otra parte, procede señalar que la legislación nacional prevé mecanismos específicos de financiación para las Cámaras de Comercio e Industria, en particular en el artículo L 710-1 del Código de Comercio. Los recursos de las Cámaras de Comercio e Industria proceden, en particular, de ingresos fiscales (la tasa por gastos de Cámaras de Comercio e Industria establecida por el artículo 1600 del Código General de Impuestos francés), subvenciones o recursos procedentes de las actividades de formación y gestión de infraestructuras de transporte. De este modo, las Cámaras de Comercio e Industria no han de depender de sus únicos ingresos comerciales para hacer frente a sus gastos. Esto tiende a corroborar la conclusión según la cual las actividades industriales y comerciales de las Cámaras de Comercio e Industria son anejas al ejercicio de esas misiones de interés general y están concebidas para contribuir a la realización de las mismas.

(271) Francia confirmó dicha conclusión en lo que respecta a la CCIPB. Afirmó en efecto: «Representante legal de los intereses de las 13 000 empresas locales, la CCI de Pau Béarn es su portavoz ante las autoridades públicas y los entes locales. (...) En el marco de estas misiones, la gestión del aeropuerto de Pau Pyrénées adquiere todo su sentido al presentar este último como un instrumento de crecimiento y desarrollo económico de su territorio. (...). Por consiguiente, las CCI tienen una misión legal de interés general vinculada, entre otras cosas, al desarrollo económico y a la mejora de la capacidad de atracción del territorio. Las disposiciones antes citadas ponen también de manifiesto que es precisamente en el marco de dicha misión donde se integra la gestión de instalaciones aeroportuarias».

(272) Francia añadió: «Las CCI desarrollan y financian regularmente medidas de presión a favor de la capacidad de atracción de su territorio y la promoción de equipos nuevos. También llevan a cabo acciones específicas de promoción turística a través de su participación en distintos organismos regionales y locales en este ámbito, en particular a través de los comités regionales y departamentales de turismo recogidos en los artículos L 131-4 y L 132-3 del Código de turismo (...). El enfoque de desarrollo de la capacidad de atracción de un territorio exige de hecho un conjunto de acciones tanto para atraer capitales como contratos, empresas, personas con talento, estudiantes y turistas que dan vida a las empresas y la región. El atractivo pasa también por la proyección internacional. Las compañías aéreas de bajo coste, con sus sitios web, pueden participar en este proceso. Por último, los habitantes de la misma región piden nuevas rutas, una oferta diversificada y, en particular, servicios "de bajo coste" para estar más fácilmente conectados con Europa al menor coste».

(273) Estas afirmaciones demuestran inequívocamente que el objetivo y la razón de ser fundamental de la CCIPB consisten, como para todas las Cámaras de Comercio e Industria, en servir los intereses de las empresas locales en su conjunto y contribuir al desarrollo económico y al atractivo del territorio. Las citadas afirmaciones de Francia indican también que, para una Cámara de Comercio e Industria como la CCIPB, una actividad comercial como la gestión del aeropuerto de Pau no se ejerce en una perspectiva de rentabilidad, sino para contribuir necesariamente a las misiones de interés general cuyo encargo esta entidad recibe por ley. Como ya se indicó en el considerando 142, la CCIPB se considera a sí misma como una entidad pública sin ánimo de lucro.

(274) A la luz de todo lo anterior, las Cámaras de Comercio e Industria como la CCIPB deben considerarse autoridades públicas cuyas decisiones, al igual que las de la Administración central del Estado o de los entes territoriales, deben considerarse «imputables al Estado» en el sentido de la jurisprudencia sobre ayudas estatales ([34]), y cuyos recursos son recursos estatales ([35]). A este respecto, es irrelevante que las Cámaras de Comercio e Industria estén gestionadas por personas elegidas por los comerciantes, empresarios y representantes de empresas y no por funcionarios nombrados por otras autoridades públicas. En efecto, incluso los parlamentos nacionales son elegidos por todos los ciudadanos con derecho a voto. Sin embargo, representan uno de los poderes constitucionales de todo Estado democrático, cuyas decisiones son necesariamente imputables al Estado.

([34]) Véase, por ejemplo, la sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-303/88, Italia/Comisión, Rec. p. I-1433, apartado 11, y la sentencia de 12 de diciembre de 1996 en el asunto T-358/94, Compagnie nationale Air France/Comisión, apartados 58 a 61.

([35]) Véase al respecto la Decisión de la Comisión de 14 de julio de 2004 en el asunto C-25/2004 — Alemania — DVB-T in Berlin-Brandenburg, considerando 20)

(275) La situación de las Cámaras de Comercio e Industria se diferencia de la de las empresas públicas, sobre las que el Tribunal de Justicia declaró, en la sentencia Stardust Marine ([36]): «En efecto, incluso si el Estado puede controlar una empresa pública y ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, el ejercicio efectivo de dicho control en un caso concreto no puede presumirse automáticamente. Una empresa pública puede actuar con mayor o menor independencia, en función del grado de autonomía que le reconozca el Estado. (...) Por tanto, el mero hecho de que una empresa pública esté sometida a un control estatal no basta para imputar al Estado las medidas adoptadas por ella, como las medidas de apoyo financiero en cuestión. También es necesario examinar si debe considerarse que los poderes públicos han estado implicados, de un modo u otro, en la adopción de esas medidas.»

(276) En efecto, en el caso de una medida adoptada por una empresa pública cuya misión consiste en ejercer una actividad económica, se trata de determinar si las autoridades públicas que controlan la empresa, por ejemplo, debido al porcentaje de capital de la empresa que poseen, están implicadas en la medida en cuestión. La situación de una Cámara de Comercio e Industria es diferente en la medida en que una entidad de este tipo es ya parte de la administración pública, o de «un órgano intermedio del Estado» o un «colectivo público» y, por lo tanto, una autoridad pública creada por ley para responder a intereses generales. Así pues, para determinar si una decisión de una Cámara de Comercio e Industria es imputable al Estado, no es necesario determinar si otra autoridad pública (por ejemplo el Estado en sentido estricto, o el municipio u otros entes locales) ha sido involucrada en la decisión en cuestión. En realidad, dicha decisión cumple necesariamente el criterio de imputabilidad.

(277) Este enfoque ya ha sido adoptado por la Comisión en su práctica decisoria. Así es como la Comisión afirmó, a propósito de la Cámara de Comercio e Industria del departamento del Var: «por su estatuto de organismo público en Derecho francés, ejerce su actividad en un territorio geográfico determinado, está dirigida por miembros electos y dispone de recursos fiscales recaudados de las empresas inscritas en el registro mercantil y de sociedades y, por ello, entra en la categoría de los "poderes públicos" en el sentido de la Directiva 2000/52/CE de la Comisión ([37]). Por tanto, no es necesario establecer la imputación de la medida al Estado en el sentido de la jurisprudencia Stardust Maritime.» ([38]).

(278) La CCIPB rechazó la imputabilidad al Estado de los contratos a los que se refiere el procedimiento de investigación formal, negando la participación del Estado y de las administraciones locales en sus propias decisiones. A la luz de lo que antecede, este razonamiento resulta inoperante ya que la CCIPB es, en sí, una autoridad pública cuyas decisiones son necesariamente imputables al Estado en el sentido de la jurisprudencia sobre ayudas estatales, independientemente del papel desempeñado por otras autoridades en sus decisiones. Por las mismas razones, los argumentos de la CCIPB según los cuales la tutela ejercida por el Estado no implica subordinación, carecen también de pertinencia. Como ya se señaló en el considerando 273, en sus comentarios sobre la Decisión de incoar el procedimiento, la CCIPB se presentó a sí misma como una «entidad pública sin ánimo de lucro», lo que confirma la tesis de la Comisión según la cual la CCIPB es una autoridad pública cuyas decisiones son imputables al Estado, sin que sea necesario comprobar la implicación de otras autoridades públicas en estas.

(279) Las observaciones de Ryanair sobre este punto son esencialmente similares a las de la CCIPB. Ryanair consideró, en particular, que la Comisión debía examinar el criterio de la imputabilidad analizando la implicación de las «autoridades públicas» en las decisiones de la CCIPB respecto de Ryanair y AMS. Ryanair, por otra parte, citó un dictamen del Consejo de Estado con el fin de demostrar la independencia de las Cámaras de Comercio e Industria respecto del Estado, en sentido estricto. Según ese dictamen, el hecho de que las Cámaras de Comercio e Industria «estén vinculadas al Estado, ya que todo organismo público debe estar técnicamente vinculado a una persona jurídica, no implica, en sí mismo, ninguna subordinación». Ryanair alega, a este respecto, que el Estado (en sentido estricto) solo está implicado en algunas decisiones de la CCIPB y que solo se le informa *a posteriori*. Por todas las razones expuestas más arriba, estos argumentos carecen de pertinencia, ya que no procede investigar la posible implicación de entidades públicas distintas de la CCIPB en las decisiones de esta última.

(280) Del mismo modo, el argumento de la CCIPB según el cual gestiona el aeropuerto de Pau «en las condiciones del Derecho privado» no es pertinente, dado que las medidas controvertidas fueron adoptadas por una entidad pública y, por lo tanto, son necesariamente imputables al Estado ([39]).

([36]) Véase la sentencia de 16 de mayo de 2002 en el asunto Francia/Comisión, (C-482/99, Rec. p. I- 4397), apartado 52.

([37]) Directiva 200/52/CE, de 26 de julio de 2000, por la que se modifica la Directiva 80/723/CEE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas (DO L 193 de 29.7.2000, p. 75).

([38]) Véase la Decisión de la Comisión de 22 de junio de 2006, en el asunto N 563/05 — Francia — Ayuda a la Compañía Ryanair para la ruta que opera entre Tolón y Londres, considerando 16.

([39]) A mayor abundamiento la Comisión subraya que no procede hacer distinción alguna entre la CCIPB y el servicio específico de la CCIPB 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 Pau no tiene personalidad jurídica propia, distinta de la de la CCIPB, y solo constituye un elemento de los servicios internos de la CCIPB, carente de autonomía decisoria, excepto en lo que toca a la gestión diaria del aeropuerto. Así, los distintos contratos de servicios aeroportuarios y de marketing que son objeto del procedimiento formal de examen están firmados por el Presidente de la CCIPB previa autorización de la Asamblea General de la CCIPB. 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.

(281) En conclusión, los distintos contratos que son objeto del presente examen son imputables al Estado e implican el uso de recursos estatales.

8.1.1.2. ***Ventaja selectiva para Ryanair, AMS y Transavia en los contratos celebrados con la CCIPB durante el período objeto de examen***

(282) Para apreciar si una medida estatal constituye una ayuda, procede determinar si la empresa beneficiaria recibe una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado ([40]).

(283) Para llevar a cabo este análisis, debe aplicarse a las medidas en cuestión el principio del operador privado en una economía de mercado. Este consiste en determinar si un hipotético operador privado en una economía de mercado que actuase en lugar de la CCIPB, movido por perspectivas de rentabilidad, habría celebrado contratos similares.

(284) Procede examinar, en primer lugar, distintas cuestiones generales con objeto de aplicar correctamente este principio, y en particular las siguientes:

— ¿Se debe analizar de forma conjunta o, al contrario, por separado, el contrato de servicios de marketing y un contrato de servicios aeroportuarios, celebrados simultáneamente ([41])?

— Aplicando el principio del operador privado en una economía de mercado a los contratos de servicios de marketing, ¿debe considerarse que la CCIPB actuó como gestor del aeropuerto de Pau o como autoridad pública adquiriendo prestaciones de marketing en el marco de su misión de desarrollo económico local, independientemente de su función de gestor del aeropuerto?

— ¿Qué beneficios un hipotético operador privado en una economía de mercado que actuase en lugar de la CCIPB hubiese podido esperar de los contratos de servicios de marketing?

— ¿Cuál es la pertinencia de la comparación de las condiciones de los contratos de servicios aeroportuarios afectados por el procedimiento de investigación formal con las tasas aeroportuarias facturadas en otros aeropuertos a efectos de aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado?

(285) Tras examinar estas distintas preguntas, la Comisión aplicará el principio del operador privado en una economía de mercado a las diversas medidas en cuestión.

Análisis conjunto de los contratos de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de marketing

(286) En la Decisión de ampliación del procedimiento, la Comisión consideró que los dos tipos de contratos incluidos en el procedimiento formal de examen, a saber, los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de marketing debían evaluarse conjuntamente, por cada período considerado, en el momento de la celebración de cada uno de los contratos considerados. Esto implica, en particular, tratar como única medida cada uno de los grupos de contratos, celebrados por la CCIPB, que vienen a continuación:

— el contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005 celebrado con Ryanair y el contrato de servicios de marketing celebrado el mismo día con AMS, sobre la ruta Pau-Londres Stansted,

— la carta de la CCIPB a Ryanair, de 25 de septiembre de 2007, que amplía a la ruta Pau-Charleroi los términos del contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005 ([42]), y el contrato de servicios de marketing celebrado el mismo día con AMS,

— la carta de la CCIPB a Ryanair, de 17 de marzo de 2008, que amplía a la ruta Pau-Bristol los términos del contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005, y el contrato de servicios de marketing celebrado el 31 de marzo de 2008 con AMS, relativo a esa misma ruta,

([40]) Véase, en particular, la sentencia de 29 de abril de 1999 en el asunto C-342/96, España/Comisión, Rec. 1999, p. I-2459, apartado 41.

([41]) Esta cuestión no se aplica ni al contrato celebrado el 23 de enero de 2006 entre la CCIPB y Transavia, que trata a la vez de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing, ni al contrato celebrado el 28 de enero de 2003 entre la CCIPB y Ryanair, que también contiene disposiciones relativas a los servicios aeroportuarios y a las prestaciones de marketing.

([42]) Este tipo de carta puede asimilarse a un contrato de servicios aeroportuarios dado que determina las modalidades de fijación de las tasas aeroportuarias y de los servicios de asistencia en tierra. Se incluirá a continuación entre los actos denominados «contratos de servicios aeroportuarios».

— la carta de la CCIPB a Ryanair, de 16 de junio de 2009, que amplía a la ruta Pau-Bristol los términos del contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005 y el contrato de servicios de marketing celebrado ese mismo día con AMS, relativo a esa misma ruta,

— el contrato de servicios de marketing de 28 de enero de 2010 celebrado con AMS, respecto a las rutas Pau-Londres, Pau-Charleroi y Pau-Beauvais. No se firmó formalmente ningún contrato de servicios aeroportuarios en paralelo con este contrato de servicios de marketing. No obstante, se puede identificar un contrato de servicios aeroportuarios «implícito». Este contrato implícito consiste en seguir aplicando a Ryanair, para las tres rutas especificadas en el contrato de servicios de marketing ([43]), las tasas aeroportuarias generales del aeropuerto, adoptadas tras un debate en la comisión consultiva económica del aeropuerto, así como el precio de los servicios de asistencia en tierra establecido en el contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005. En efecto, Francia indicó que, cuando expiró el contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005, el 30 de junio de 2010, este no había sido renovado y que la tarificación aplicada a Ryanair seguía siendo la adoptada por la comisión consultiva económica del aeropuerto en el caso de las tarifas reguladas y la prevista en el contrato de 30 de junio de 2005 para la asistencia en tierra.

(287) Francia expresó su acuerdo con el enfoque adoptado en la Decisión de ampliación del procedimiento, que consiste en analizar conjuntamente los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de marketing celebrados simultáneamente. En cambio, algunos terceros interesados, como la CCIPB y Ryanair, no están de acuerdo con este planteamiento, pues consideran que los contratos de servicios de marketing deben analizarse por separado.

(288) No obstante, los elementos del expediente confirman la pertinencia del enfoque adoptado en la Decisión de ampliación del procedimiento que fue aprobada por Francia. En el caso de Transavia y del contrato celebrado con Ryanair en 2003, es evidente, dado que los servicios de marketing y los servicios aeroportuarios son objeto de un único contrato. Por las razones expuestas en los considerandos 289 a 313, esto vale también para los demás contratos celebrados con Ryanair y AMS.

(289) En primer lugar, todos los contratos de servicios de marketing fueron celebrados prácticamente al mismo tiempo que un contrato de servicios aeroportuarios. En efecto, la celebración de estos dos tipos de contratos se produjo siempre en la misma fecha, salvo en el caso del contrato de servicios de marketing de 31 de marzo de 2008, que, no obstante, fue firmado muy poco tiempo (14 días) después de un contrato de servicios aeroportuarios relativo a la ruta Pau-Bristol, a la que también se refiere el contrato de servicios de marketing.

(290) Además, los dos tipos de contratos fueron celebrados por las mismas partes. En efecto, AMS es una filial al 100 % de Ryanair y sus directivos son altos ejecutivos de Ryanair ([44]). Por tanto, Ryanair y AMS constituyen una única 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 incremento del valor de la empresa. Además, como se expondrá detalladamente más adelante, los distintos contratos de servicios de marketing están vinculados a la explotación de ciertas rutas por Ryanair a partir del aeropuerto de Pau. Los contratos de servicios de marketing indican, en efecto, que tienen su origen en el compromiso de Ryanair de operar dichas rutas y, además, se celebraron al mismo tiempo que contratos de servicios aeroportuarios entre la CCIPB y Ryanair relativos a esas mismas rutas. Por consiguiente, el hecho de que los contratos de servicios de marketing hayan sido celebrados por la CCIPB con AMS y no con Ryanair no puede impedir que un contrato de servicios de marketing y un contrato de servicios aeroportuarios, celebrados al mismo tiempo, puedan ser considerados como una única transacción, en particular a efectos del análisis de dichos contratos a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado y que, en el marco de este análisis, Ryanair y AMS deban considerarse como una única entidad económica.

(291) Por último, otros elementos, presentados en los considerandos 292 a 313 para cada contrato, revelan otros vínculos muy estrechos entre, por una parte, cada contrato de servicios de marketing y, por otra, el contrato de servicios aeroportuarios celebrado simultáneamente.

(292) Así fue como el contrato de servicios de marketing de 30 de junio de 2005 fue firmado por un período de cinco años, igual que el contrato de servicios aeroportuarios del mismo día, mediante el cual Ryanair se comprometió a proponer un servicio diario entre Londres y Pau. Además, el contrato de servicios de marketing establece un vínculo explícito entre él mismo y los servicios de transporte aéreo a los que se refiere el contrato de servicios aeroportuarios: «el presente contrato se basa en el compromiso de Ryanair de explotar diariamente una línea entre Pau y Londres (Stansted)». Esta frase demuestra claramente que el contrato de servicios de marketing no existiría, muy probablemente, si Ryanair no operara la ruta cubierta por el contrato de servicios aeroportuarios.

([43]) Según este contrato de servicios de marketing, Ryanair se comprometió a operar en estas tres rutas en las condiciones que se especifican en ese mismo contrato.

([44]) Véase el informe de la Cámara Regional de Cuentas de Aquitania sobre la CCIPB mencionado en el considerando 72 que concluye, en particular, que «la sociedad AMS solo constituye una extrapolación de Ryanair, dirigida por dos altos directivos de la compañía Ryanair».

(293) El contrato de servicios de marketing de 30 de junio de 2005 indica, además, en su preámbulo: «(...) Airport Marketing Services Limited es —por razones técnicas— la única sociedad que tiene la posibilidad de llevar a cabo la promoción de la región de Pau y del Béarn a través de la página web original y exclusiva www.ryanair.com para obtener reservas de billetes de Ryanair con destino a Pau». Esta frase tiende a confirmar que el objetivo esencial del contrato de servicios de marketing no es la promoción de la región de Pau y del Béarn, de forma general, sino, de forma mucho más específica, la maximización de las ventas de billetes de Ryanair con destino a Pau mediante la promoción de esa región.

(294) Por otro lado, según el contrato de servicios de marketing, las prestaciones que debe efectuar AMS consisten en la inserción de mensajes y enlaces en la página correspondiente al destino Pau del sitio web de Ryanair, y en la inclusión de un enlace hacia el sitio web designado por la CCIPB en la portada inglesa de ese mismo sitio web. Ahora bien, la página correspondiente al destino Pau del sitio web de Ryanair va dirigida principalmente a personas que ya han decidido o que podrían plantearse utilizar los servicios de Ryanair hacia Pau. En cuanto a la portada del sitio web, va dirigida, ciertamente, a un público mucho más amplio, pero solo su versión inglesa se ve afectada por el contrato de servicios de marketing. Esto es una indicación más de que las prestaciones de marketing están diseñadas ante todo para garantizar la promoción de los servicios de Ryanair entre Pau y Londres, y no, de forma indiferenciada, el turismo en Pau y su región. En efecto, si pretendieran promover Pau y su región entre todos los turistas y hombres de negocios que pudieran tener cierto interés por la región, es probable que la CCIPB hubiera solicitado que el enlace a una página de su elección estuviera en todas o, al menos, en varias versiones de la portada del sitio web de Ryanair, y no únicamente en la versión inglesa.

(295) Por último, el contrato de servicios de marketing de 30 de junio de 2005 estipula: «En caso de modificación importante de las condiciones comerciales esenciales tras la firma del presente contrato y, en particular del número de pasajeros de llegada generado por el presente contrato, las partes se comprometan de buena fe a modificarlo a fin de tener en cuenta dicha modificación». El número de pasajeros de llegada se presenta, pues, como una «condición comercial esencial» del contrato de servicios de marketing, lo que confirma, una vez más, que no es tanto la visita de Pau y de su región en general lo que se pretende en primer lugar con las prestaciones de marketing sino, de manera mucho más específica, la maximización del volumen de pasajeros en los vuelos de Ryanair hacia Pau.

(296) Elementos similares se encuentran en los demás contratos de servicios de marketing. Por lo que respecta al contrato de servicios de marketing de 25 de septiembre de 2007, se celebró por un período de cinco años, que es el tiempo por el cual la carta de la CCIPB y Ryanair, con fecha del mismo día, amplió a la ruta Pau-Charleroi los términos del contrato de servicios aeroportuarios de 30 de junio de 2005. Además, el contrato de servicios de marketing indica: «El presente contrato tiene su origen en el compromiso de Ryanair de operar un servicio de tres vuelos semanales entre Pau y Charleroi, excepto en caso de fuerza mayor, por año de actividad. La CCIPB, a este respecto, tiene el potencial necesario para hacer publicidad de los atractivos turísticas comerciales de Pau-Béarn y de su región, apuntando a los numerosísimos turistas y viajeros de negocios que consultan www.ryanair.com, y para atraer al aeropuerto de Pau-Béarn un número cada vez mayor de pasajeros con alto poder adquisitivo, procedentes de Bélgica».

(297) Por otra parte, indica en su preámbulo: «(...) [Airport Marketing Services] es la única compañía que tiene el potencial para llegar a un gran número de posibles pasajeros de Ryanair con el fin de promover los atractivos turísticos y comerciales de la région». Estas afirmaciones tienden a confirmar que el objetivo esencial del contrato no es la promoción de Pau y su región, de forma general, sino, de forma mucho más específica, la maximización de las ventas de billetes de Ryanair en su ruta Charleroi-Pau.

(298) Por otro lado, según el contrato de servicios de marketing, las prestaciones que debe realizar AMS consisten en insertar un enlace hacia el sitio indicado por la CCIPB en la portada belga y neerlandesa del sitio web de Ryanair. Las prestaciones de marketing no se dirigen, por tanto, a todas las personas a las que pudieran convencerse para que visitaran Pau o su región, sino específicamente a las que tienen más probabilidad de utilizar los servicios de Ryanair entre Charleroi y Pau, a saber, los residentes en Bélgica y los Países Bajos.

(299) Por lo que respecta al contrato de servicios de marketing de 31 de marzo de 2008, se celebró por un período comprendido entre el 16 de mayo y el 13 de septiembre de 2008, que corresponde al período durante el cual Ryanair se comprometió a operar una ruta hacia Bristol, como indica la siguiente frase de dicho contrato: «El presente contrato tiene su origen en el compromiso de Ryanair de operar un servicio de tres vuelos semanales entre Pau y Bristol, entre el 16 de mayo y el 13 de septiembre de 2008, excepto en caso de fuerza mayor, por un año de actividad. A este respecto, la CCIPB tiene la posibilidad de promover los atractivos turísticos y comerciales de Pau-Béarn y su región ante un gran número de turistas y viajeros de negocios que consultan el sitio www.ryanair.com y de atraer al aeropuerto de Pau-Béarn un número cada vez mayor de pasajeros de origen inglés con alto poder adquisitivo» ([45]).

([45]) Traducción libre del texto original inglés.

(300) Por otra parte, indica en su preámbulo: «[Airport Marketing Services] es la única compañía con capacidad para atraer a un amplio número de pasajeros potenciales de Ryanair a fin de promover los atractivos turísticos y comerciales de la région» ([46]). Por otro lado, según el contrato de servicios de marketing, las prestaciones que debe realizar AMS consisten en insertar un enlace hacia el sitio indicado por la CCIPB en la portada inglesa del sitio web de Ryanair.

(301) Por lo que respecta al contrato de servicios de marketing de 16 de junio de 2009, se celebró por un período comprendido entre el 1 de abril y el 24 de octubre de 2009, que corresponde al período durante el cual Ryanair se comprometió a operar una ruta Pau-Bristol, como indica la siguiente frase de dicho contrato: «El presente contrato tiene su origen en el compromiso de Ryanair de operar un servicio de dos vuelos semanales entre Pau y Bristol, entre el 1 de abril y el 24 de octubre de 2009, es decir, unos 60 vuelos previstos para la totalidad del programa de 2009, excepto en caso de fuerza mayor, por un año de actividad. La CCIPB, a este respecto, tiene el potencial necesario para hacer publicidad de los atractivos turísticos y comerciales de Pau-Béarn y de su región, apuntando a los numerosísimos turistas y viajeros de negocios que consultan www.ryanair.com, y para atraer al aeropuerto de Pau-Béarn un número cada vez mayor de pasajeros con alto poder adquisitivo, procedentes de Inglaterra».

(302) Por otra parte, indica en su preámbulo: «(...) [Airport Marketing Services] es la única compañía que tiene el potencial para apuntar a los posibles pasajeros de Ryanair en gran número para promover los atractivos turísticos y comerciales de la región». Por otro lado, según el contrato de servicios de marketing, las prestaciones que debe realizar AMS consisten en insertar un enlace hacia el sitio indicado por la CCIPB en la portada inglesa del sitio web de Ryanair.

(303) Por lo que se refiere al contrato de servicios de marketing de 28 de enero de 2010, estipula que debe aplicarse durante un año a partir del comienzo de los servicios de transporte aéreo que Ryanair se comprometió a explotar desde Pau hacia Londres, Charleroi y Beauvais según el artículo 1 de dicho contrato. Esta disposición indica por sí misma un vínculo claro entre el contrato de servicios de marketing y estos servicios de transporte aéreo. Además, el artículo 1 del contrato de servicios de marketing precisa:

«Este contrato tiene su origen en el compromiso de Ryanair de abrir y explotar rutas entre:

— Pau y Londres-Stansted, a partir del 30 de marzo de 2010, a razón de tres vuelos semanales durante todo el año,

— Pau y Charleroi, a partir del 30 de marzo de 2010, a razón de tres vuelos semanales durante la temporada de verano,

— Pau y Bauvais, a partir de abril de 2010, a razón de tres vuelos semanales durante la temporada de verano.

A este respecto, la CCIPB tiene la posibilidad de promover las empresas y los atractivos turísticos y comerciales de Pau-Béarn y su región ante un gran número de turistas y viajeros de negocios que consultan el sitio www.ryanair.com y para atraer al aeropuerto de Pau-Béarn un número cada vez mayor de pasajeros con alto poder adquisitivo» ([47]).

(304) Por otra parte, el contrato indica en su preámbulo: «(...) [Airport Marketing Services] es la única compañía con capacidad para atraer a un amplio número de pasajeros potenciales de Ryanair a fin de promover los atractivos turísticos y comerciales de la región» ([48]). Por otra parte, igual que el contrato de servicios de marketing de 2005, el contrato de 2010 estipula que las prestaciones que debe efectuar AMS consisten en incluir mensajes y enlaces en la página correspondiente al destino Pau del sitio web de Ryanair, así como un enlace al sitio web designado por la CCIPB i) en la portada inglesa del sitio web de Ryanair en lo que respecta a la ruta a Londres, ii) en la portada belga y neerlandesa del sitio web de Ryanair en lo que respecta a la ruta a Charleroi, iii) en la portada francesa del sitio web de Ryanair en lo que respecta a la ruta a Beauvais. Por último, el contrato precisa que si los servicios de transporte aéreo de Ryanair a Londres, Charleroi y Beauvais mencionados en su artículo 1 no se anuncian o no se ponen en marcha antes de febrero de 2010, el contrato se extinguirá sin responsabilidad por ninguna de las dos partes. Por consiguiente, esta disposición establece un vínculo más entre el contrato de servicios de marketing y los servicios de Ryanair a Londres, Charleroi y Beauvais.

([46]) Véase la nota 45 a pie de página.
([47]) Véase la nota 45 a pie de página.
([48]) Véase la nota 45 a pie de página.

(305) Estos elementos, relativos a los distintos contratos de servicios de marketing, indican que las prestaciones de marketing previstas en dichos contratos están, tanto por su duración como por su naturaleza, íntimamente vinculadas a los servicios de transporte aéreo propuestos por Ryanair que se mencionan en los contratos de servicios de marketing y que son objeto de los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes. Los contratos de servicios de marketing indican incluso que tienen su origen en el compromiso de Ryanair de operar los servicios de transporte en cuestión. Lejos de estar diseñadas para aumentar de forma general e indiscriminada las visitas a Pau y su región por turistas y hombres de negocios, las prestaciones de marketing van dirigidas específicamente a personas que pudieran utilizar los servicios de transporte de Ryanair contemplados en los contratos de servicios de marketing, y tienen por objetivo esencial la promoción de estos servicios.

(306) Los contratos de servicios de marketing no pueden, por tanto, disociarse de los contratos de servicios aeroportuarios a los que remiten ni de los servicios de transporte aéreo que constituyen el objeto de los mismos. Los elementos fácticos expuestos en los considerandos 286 a 305 ponen de manifiesto, además, que, al no existir las rutas aéreas en cuestión (y, por tanto, los contratos de servicios aeroportuarios que las conciernen), los contratos de servicios de marketing no se habrían celebrado. En efecto, como se indica en los considerandos 286 a 305, los contratos de servicios de marketing indican explícitamente que tienen su origen en el compromiso de Ryanair de operar determinadas rutas aéreas y, por otra parte, prevén prestaciones de marketing que están dirigidas principalmente a garantizar la promoción de estas rutas.

(307) A este respecto, el argumento de la CCIPB según el cual estos dos tipos de contratos deberían analizarse por separado porque «persiguen cada uno un objetivo distinto» es inoperante. En efecto, se desprende claramente de lo anterior que los contratos de servicios de marketing forman parte integrante, con los contratos de servicios aeroportuarios, de las relaciones comerciales de Ryanair y la CCIPB relativas a la explotación de las rutas aéreas contempladas en estos dos contratos.

(308) Por otra parte, todo indica que, antes de firmar los contratos de servicios de marketing en cuestión, la CCIPB no lanzó una licitación abierta a todas las compañías que prestan servicios de este tipo ([49]), ni tampoco que consultó distintos prestatarios potenciales para comparar sus ofertas. De forma más general, no contempló otros proveedores que las compañías aéreas afectadas o sus filiales para el suministro de los servicios de marketing en cuestión. Esto corrobora la relación de estrecha dependencia entre los contratos de servicios de marketing y las rutas aéreas explotadas por Ryanair desde Pau. En efecto, si los contratos de servicios de marketing fueran verdaderamente independientes de los contratos de servicios aeroportuarios, es probable que la CCIPB habría consultado con diferentes prestatarios además de AMS, tanto más cuanto que se trata de un organismo público que utiliza habitualmente la licitación para sus compras.

(309) Además, parece también que la conclusión de todos los contratos de servicios aeroportuarios se vio condicionada por la celebración de los contratos de servicios de marketing.

(310) En efecto, en primer lugar, según Francia los dos contratos de 2005 (el contrato de servicios aeroportuarios y el de servicios de marketing de 30 de junio de 2005), «a pesar de ser jurídicamente independientes, están estrechamente vinculados» ([50]) y «el estrecho vínculo entre el contrato de servicios aeroportuarios celebrado con Ryanair y el contrato de servicios de marketing celebrado con AMS, filial al 100 % de la compañía Ryanair, no puede negarse» ([51]). Habida cuenta de las importantes semejanzas existentes entre los contratos de 2005 y los contratos celebrados posteriormente con Ryanair y AMS, las observaciones anteriores de Francia pueden fácilmente extenderse a estos contratos ulteriores.

(311) Francia indica por otra parte, en su correo de 30 de mayo de 2011, que «la CCIPB tuvo que concluir» los contratos el 30 de junio de 2005. Recuerda asimismo en dicho escrito que «al no prorrogarse el contrato AMS, Ryanair decidió, sin enviar ningún correo a la CCIPB, poner fin a sus vuelos en el aeropuerto de Pau-Pyrénées a partir de la temporada IATA de verano de 2011 (abril de 2011)». Esto parece indicar que, al menos en determinados casos, Ryanair no aceptaría explotar una ruta aérea si se le facturaran las tasas generales del aeropuerto sin un contrato de servicios de marketing celebrado entre el gestor del aeropuerto y AMS.

(312) Este es también el enfoque adoptado por la CRC en su informe de 5 de enero de 2007 ([52]).

([49]) Salvo la publicidad en Air & Cosmos, sin éxito. Véase el considerando 132.
([50]) Carta de las autoridades francesas de 13 de julio de 2007.
([51]) Carta de las autoridades francesas de 30 de mayo de 2011.
([52]) El informe menciona que: «[...] dicho convenio de prestación de servicios es, en realidad, una ayuda financiera a Ryanair y es ilegal, ya que esta ayuda no ha sido notificada previamente a la Comisión» y que «la CCI recurrió (...), para eludir los efectos de la resolución del tribunal administrativo (que concluyó que el acuerdo de 2003 con Ryanair incluía una ayuda estatal ilegal), a un nuevo montaje jurídico».

(313) De todo lo anterior se desprende que cada contrato de servicios de marketing es inseparable del contrato de servicios aeroportuarios correspondiente, constituye con él una única transacción y, muy probablemente, no se habría celebrado sin el contrato de servicios aeroportuarios relativo a las rutas aéreas contempladas en estos dos contratos. Procede, por lo tanto, analizar cada contrato de servicios de marketing con el contrato de servicios aeroportuarios celebrado simultáneamente como una única medida, a efectos de determinar si dicho contrato constituye una ayuda estatal.

Aplicación del criterio del operador privado en una economía de mercado a la CCIPB en lo que respecta a los contratos de servicios de marketing

(314) A fin de aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado en lo que respecta a los contratos de servicios de marketing, procede averiguar a qué hipotético operador de mercado conviene referirse para analizar el comportamiento de la CCIPB.

(315) Un primer enfoque consistiría en considerar que la CCIPB celebró los contratos de servicios de marketing como gestor de aeropuerto ([53]) y, por lo tanto, cabría comparar su comportamiento con el de un hipotético gestor de aeropuerto movido por perspectivas de rentabilidad.

(316) Otra posibilidad sería considerar que la CCIPB actuó como ente público encargado de una misión de interés general, en este caso, el desarrollo económico de Pau y su región, y que compró dichas prestaciones de marketing para ejercer esta misión, independientemente de su calidad de gestora del aeropuerto de Pau. En el marco de este segundo enfoque, convendría, según la jurisprudencia, verificar, por un lado, que las prestaciones en cuestión responden a «necesidades reales» del comprador público y, por otra parte, que se han adquirido a un precio inferior o igual a un «precio de mercado» ([54]) o, dicho de otro modo, que un operador privado en una economía de mercado movido por perspectivas de rentabilidad y que hubiera necesitado prestaciones equivalentes (sin ser, necesariamente, gestor de aeropuerto), habría estado dispuesto a aceptar condiciones similares a las aceptadas por la CCIPB.

(317) Las observaciones de algunos terceros interesados tienden a inclinarse por la segunda opción, al menos implícitamente. En particular, Ryanair presentó en el estudio antes citado de 20 de diciembre de 2013, elementos tendentes a demostrar que el precio de las prestaciones de marketing de AMS no excedían de lo que puede considerarse un precio de mercado para tales prestaciones, apuntando, como complemento de estos argumentos, que los gestores de aeropuertos no se distinguían de los otros tipos de clientes de AMS.

(318) La CCIPB aportó indicios que van en la misma dirección observando, además: «Recordemos que la CCIPB es la encargada de desarrollar el atractivo económico del territorio de su competencia. De este modo, los pagos por estas prestaciones de marketing permitieron promover las bazas de Pau y su región, y los 56 millones EUR anuales que los pasajeros de Ryanair gastaron en 2010 (...) durante su estancia beneficiaron directamente a los sectores del alojamiento, de la restauración, del comercio y de la vivienda (este importe ascendió a 8 millones EUR en 2005, hipótesis muy baja en comparación con las evaluaciones de impacto realizadas por otros aeropuertos)». Esta frase sugiere que, según la CCIPB, su comportamiento debe analizarse como el de un comprador público que adquiere los servicios necesarios para el desempeño de sus misiones de interés general.

(319) En este sentido, la Comisión observa, por una parte, que este argumento contradice la tesis según la cual las decisiones de la CCIPB relativas a las medidas en cuestión no son imputables al Estado. Si la CCIPB sostiene que firmó esos contratos para desempeñar su tarea de desarrollo de la economía local, debe admitir necesariamente que su comportamiento es típico de una autoridad pública local.

(320) Por otra parte, la Comisión considera que, de las dos soluciones evocadas anteriormente, la segunda debe ser desestimada en la medida en que equivale a hacer caso omiso del carácter indisociable de los contratos de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de marketing correspondientes, establecidos previamente. Este enfoque implicaría considerar que la CCIPB firmó los contratos de servicios de marketing sin tener en cuenta las rutas que proponía Ryanair desde el aeropuerto que administra, y que habría firmado esos contratos incluso en ausencia de dichas rutas y de los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes. Por las razones detalladas en los considerandos 286 a 313, esta hipótesis es muy improbable.

(321) Además, aunque se eligiera esta segunda opción, no llevaría a la conclusión de que los contratos de servicios de marketing no constituyen una ventaja económica en favor de Ryanair y AMS.

([53]) Sin perjuicio de los posibles objetivos de política pública de desarrollo económico local que la CCIPB pudo perseguir al celebrar los contratos en cuestión.

([54]) Véase, por ejemplo, la sentencia de 28 de enero de 1999 en el asunto T-14/96 BAI/Comisión, Rec. 1999, p. II-139, apartados 75-76, y de 5 de agosto de 2003 en los asuntos acumulados T-116/01 y T-118/01 P & O European Ferries (Vizcaya), SA y Diputación Foral de Vizcaya/Comisión, Rec. 2003, p. II-2957, apartado 117.

(322) En efecto, como se recuerda en el considerando 316, para que unas compras efectuadas por una entidad pública no constituyan una ventaja económica en favor del vendedor, no basta con que se hayan efectuado a un precio inferior o igual al «precio de mercado». También tienen que corresponder a una «necesidad real» del comprador público.

(323) No se puede excluir categóricamente que, en el ejercicio de su misión de desarrollo económico de Pau y su región, la CCIPB sienta la necesidad de recurrir a operadores comerciales con el fin de realizar acciones de promoción del territorio. Sin embargo, en el presente caso, se trata de una actividad de promoción enfocada a la actividad mercantil de dos empresas concretas, es decir, Ryanair y la misma CCIPB como gestora del aeropuerto de Pau. Una entidad pública no puede considerar que prestaciones de marketing destinadas principalmente a la promoción de las actividades de una empresa o de algunas empresas determinadas forman parte de las tareas propias de esta entidad, es decir, fomentar el desarrollo económico local. En efecto, es lógico que esta entidad pública parta del principio de que las empresas locales deben hacerse cargo o financiar sus propias actividades de marketing y que limite sus propias acciones a la promoción general del territorio y del tejido económico local, sin centrarse en empresas específicas.

(324) Cualquier otro enfoque equivaldría a considerar que una entidad pública encargada del desarrollo económico local podría, sin que dichas medidas constituyeran ayudas estatales, adquirir prestaciones de marketing destinadas principalmente a promover productos o servicios de determinadas empresas establecidas a nivel local, debido a que dichas prestaciones contribuyen al desarrollo económico local, y que se han adquirido a «precio de mercado». Semejante planteamiento equivaldría a eludir el artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(325) Así pues, parece que las prestaciones de marketing adquiridas en AMS por la CCIPB no pueden considerarse como una respuesta a una «necesidad real» de la CCIPB como entidad pública encargada de una misión de desarrollo económico local. Esta conclusión se ve confirmada por determinados datos comunicados por Francia, según la cual, en particular, «ciertamente no es corriente que unas CCI que no explotan aeropuertos adquieran prestaciones de marketing a compañías aéreas» ([55]).

(326) Por lo tanto, aplicar el segundo enfoque propuesto en los considerandos 316 a 321 llevaría a la conclusión de que los contratos de servicios de marketing comportan una ventaja económica en favor de las empresas que hayan suministrado dichos servicios, así como a las compañías aéreas que se hayan beneficiado directamente de las prestaciones de marketing. Así, según este planteamiento, los contratos de servicios de marketing celebrados con AMS constituirían una ayuda a AMS como proveedor de las prestaciones de marketing y una ayuda a Ryanair como beneficiario directo y principal de dichas prestaciones.

(327) Por otra parte, cuando una entidad pública realiza adquisiciones en el ejercicio de sus misiones de interés general, se espera de ella que minimice sus gastos organizando una licitación o, al menos, consultando a varios proveedores y comparando sus ofertas. Esto se aplica más aún a los bienes o servicios de naturaleza muy diferenciada para los que no existen referencias de precios de mercado evidentes, lo que es claramente el caso de las prestaciones de marketing. En cambio, en el presente caso, los contratos de marketing no son el resultado de una licitación. Una convocatoria de propuestas iniciada por la CCIPB no encontró a ninguna compañía aérea dispuesta a operar en el aeropuerto de Pau en las condiciones previstas ([56]). Esta consideración confirma el carácter inadecuado del segundo enfoque.

(328) Este carácter inadecuado también se ve confirmado por las observaciones presentadas por la CCIPB sobre la Decisión de ampliar el procedimiento. En efecto, es interesante observar que, al comparar su propio comportamiento con el de diversas empresas privadas para determinar el cumplimiento del principio del inversor en una economía de mercado, la CCIPB se haya comparado principalmente con gestores de aeropuertos. Así fue como evocó distintos grandes aeropuertos británicos privados, un aeropuerto italiano y seis aeropuertos franceses. Este enfoque tiende a corroborar la conclusión según la cual fue esencialmente en su calidad de gestor de aeropuerto y no de autoridad pública que actúa en el marco de su misión de desarrollo económico local como la CCIPB celebró los contratos de servicios de marketing.

(329) Por otra parte, Francia indicó que la promoción turística del Béarn entraba dentro de las competencias del Comité Departamental de Turismo del Béarn-País Vasco y que, en general, las CCI llevaban a cabo «acciones específicas de promoción turística mediante su participación en diversas estructuras regionales y departamentales en este ámbito, en particular los Comités regionales y departamentales de turismo». Ahora bien, los contratos de servicios de marketing, destinados esencialmente, según la CCIPB, a promover los atractivos turísticos y comerciales de Pau y su región, fueron celebrados directamente por la CCIPB, sin intervención de estructuras locales encargadas de la promoción turística. Este es un elemento más que tiende a confirmar que fue en primer lugar en su calidad de gestor del aeropuerto como la CCIPB firmó los contratos de servicios de marketing.

([55]) Esta afirmación tiende a confirmar que, en realidad, las prestaciones de marketing en cuestión fueron adquiridas por la CCIPB en primer lugar en su calidad de gestor del aeropuerto, y no como autoridad pública encargada del desarrollo económico regional.

([56]) Véase el considerando 132.

(330) A efectos de aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado, conviene elegir el primer enfoque que se cita en el considerando 315, que consiste en comparar la actuación de la CCIPB a la de un hipotético operador privado en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad, que hubiera gestionado el aeropuerto de Pau en su lugar.

(331) Esta conclusión, establecida para los contratos celebrados con Ryanair y AMS, se aplica también, por las mismas razones, al contrato celebrado con Transavia, máxime cuando, en el caso de Transavia, un único contrato abarca los servicios aeroportuarios y los de marketing.

Beneficios que un operador privado en una economía de mercado hubiera podido esperar de los contratos de servicios de marketing y precio que hubiera estado dispuesto a pagar por estas prestaciones

(332) De todo lo anterior se desprende que, a fin de aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado a los contratos de servicio de marketing en cuestión, estos se deben analizar conjuntamente con los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes, como una transacción única ([57]), y que la actuación de la CCIPB debe analizarse en relación con la de un hipotético operador privado en una economía de mercado que explotara el aeropuerto de Pau en su lugar.

(333) Al analizar cada una de las transacciones identificadas, conviene estimar los beneficios que dicho hipotético operador privado en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad, podía haber esperado de las prestaciones de marketing. A este respecto, las repercusiones generales de dichas prestaciones en el turismo y la actividad económica de la región no deben, como tales, ser tenidas en cuenta. Solo cuentan los efectos de esas prestaciones en la rentabilidad del aeropuerto, puesto que son los únicos que el hipotético operador privado en una economía de mercado habría tenido en cuenta.

(334) Las prestaciones de marketing son factores que pueden estimular el uso de las rutas afectadas por los contratos de servicios de marketing y los de servicios aeroportuarios correspondientes, ya que están concebidas para promover estas rutas. Aunque este efecto beneficie en primer lugar a la compañía aérea, también se beneficia de ello el gestor del aeropuerto. En efecto, un incremento del número de pasajeros puede producir, para el gestor del aeropuerto, un incremento de los ingresos procedentes de algunas tasas aeroportuarias, del suministro de servicios de asistencia en tierra, así como de los ingresos no aeronáuticos procedentes de la actividad de los aparcamientos, restaurantes y otros establecimientos.

(335) Es pues, innegable que un operador privado en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB habría podido tener en cuenta este efecto positivo en el momento de plantearse la celebración del contrato de servicios de marketing y del de servicios aeroportuarios correspondiente. Lo habría hecho evaluando el impacto de las rutas aéreas afectadas en sus futuros ingresos y gastos, basándose, en este contexto, en un número de pasajeros en dichas rutas que habría reflejado el efecto positivo de las prestaciones de marketing. Habría considerado este efecto durante todo el período de explotación de las rutas en cuestión, tal como se establece en el contrato de servicios aeroportuarios y en el de servicios de marketing.

(336) Durante el procedimiento, la Comisión admitió este punto, ya que cuando invitó a Francia a reconstruir las previsiones de ingresos y gastos que un operador privado en una economía de mercado hubiera hecho antes de la celebración de los contratos de servicios de marketing y de los de servicios aeroportuarios, le propuso tener en cuenta los efectos de los contratos de servicios de marketing en el tráfico previsto. Cuando un gestor de aeropuerto celebra un contrato que incluye medidas de promoción efectivas de determinadas rutas aéreas, es posible, en efecto, que prevea un índice de ocupación (o factor de carga) ([58]) relativamente alto en las rutas aéreas afectadas y lo tenga en cuenta en la evaluación 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 aeropuerto sino también un posible beneficio.

(337) Es preciso determinar si un hipotético operador privado en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB podía razonablemente esperar y cuantificar otros beneficios que los que resultasen del efecto positivo en la utilización de las rutas aéreas incluidas en el contrato de servicios de marketing durante el período de explotación de las mismas, tal como estipulan el contrato de servicios de marketing o el de servicios aeroportuarios.

([57]) Un determinado contrato de servicios de marketing ha de analizarse conjuntamente al contrato de servicios aeroportuarios correspondiente, como una transacción única. En cambio, hay tantas transacciones distintas como «pares» de contratos de servicios de marketing y de servicios aeroportuarios.

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

(338) 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 las prestaciones de marketing adquiridas por un gestor de aeropuerto como la CCIPB 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 de dichas rutas 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 del vencimiento del contrato de servicios de marketing.

(339) En primer lugar, procede señalar a este respecto que ningún elemento del caso sugiere que, en el momento de celebrar los contratos de servicios de marketing objetos del procedimiento de investigación formal, la CCIPB se haya planteado y, menos aún, haya cuantificado los posibles efectos positivos de los contratos de servicios de marketing que fueran más allá de las meras rutas aéreas contempladas en esos contratos o, desde un punto de vista temporal, que fueran más allá del período de explotación previsto para las rutas en cuestión. Además, ni Francia ni la CCIPB han propuesto ningún método que permitiera estimar el posible valor que un hipotético operador privado en una economía de mercado, gestor del aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB, hubiera atribuido a estos efectos en el momento de evaluar la conveniencia de celebrar los contratos de servicios de marketing y los de servicios aeroportuarios.

(340) Como se indicó anteriormente, las prestaciones de marketing adquiridas a AMS apuntan a las personas que visitan el sitio web de Ryanair y, más específicamente, bien su página dedicada a Pau, bien la página inglesa (para los contratos de servicios de marketing relativos a las rutas Pau-Londres y Pau-Bristol), bien las páginas belga y neerlandesa (para los contratos relativos a la ruta Pau-Charleroi) bien la página francesa (para el contrato relativo a la ruta Pau-Beauvais). Para Transavia, estaba previsto que todas las prestaciones de marketing en el sitio www.transavia.com se refirieran a la página relativa al destino de Pau. Las prestaciones de marketing en cuestión apuntaban, por tanto, principalmente a las personas que pudieran utilizar las rutas aéreas cubiertas por el contrato de servicios de marketing. Su efecto positivo en la utilización de otras rutas hacia Pau parece mucho más hipotético y, en cualquier caso, demasiado incierto como para poder ser tenido en cuenta de manera cuantificada por un operador prudente en una economía de mercado en su evaluación del interés en celebrar el contrato de servicios de marketing.

(341) Por otra parte, en lo que respecta al carácter duradero de estos efectos, también parece muy incierto. Se puede pensar que la promoción de Pau y su región en la página web de Ryanair haya podido incitar a personas que consultasen dicha página a adquirir billetes de Ryanair hacia Pau 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 con frecuencia durante un período de tiempo determinado. Por ejemplo, una campaña de publicidad en las cadenas de televisión y emisoras de radio generalistas, un conjunto de sitios web o un conjunto de paneles publicitarios situados al aire libre o en lugares públicos, puede 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 ciertas páginas de la web de Ryanair tenga un efecto que vaya mucho más allá de la duración de la operación de promoción.

(342) En efecto, es muy probable que, para la mayoría de la gente, la visita del sitio web de Ryanair no sea lo bastante frecuente como para dejar, 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. En primer lugar, a tenor de los diversos contratos de servicios de marketing, la promoción de la región de Pau en la portada del sitio web de Ryanair se limitaba a la presencia de un simple enlace a un sitio web designado por la CCIPB durante períodos limitados o muy breves (42 días al año durante cinco años según el contrato de 2005, un año seguido después del contrato de 2007, ocho días, según el contrato de 2008, nueve días, según el contrato de 2009, 45 días en la página inglesa, 25 días en la página belga y neerlandesa y 25 días en la página francesa según el contrato de 2010). 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 al sitio web de Ryanair y no aparecieron en ningún otro medio. En segundo lugar, las demás operaciones de marketing previstas en los contratos celebrados con AMS se referían únicamente a las páginas de su sitio web relativas al destino Pau. 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.

(343) Estas consideraciones también son aplicables al contrato celebrado en 2006 con Transavia. En efecto, las prestaciones de marketing previstas en dicho contrato consistían simplemente en insertar mensajes y enlaces en la página relativa al destino Pau en el sitio web de Transavia y a enviar periódicamente ofertas por correo electrónico describiendo los atractivos del destino Pau a los suscriptores de la revista electrónica transavia.com.

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

(345) 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 o de la duración de explotación de dichas rutas, tal como estipulan los contratos de servicios aeroportuarios y 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.

(346) Así, por ejemplo, según el estudio de 17 de enero de 2014 ([59]), «[...] futuros beneficios incrementales más allá del vencimiento previsto del contrato de servicios aeroportuarios son, por su propia naturaleza, inciertos» ([60]). Por otra parte, este estudio propone dos métodos para evaluar *ex ante* los efectos positivos de los contratos de servicios de marketing, un enfoque basado en los flujos de caja y otro basado en la capitalización.

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

(348) 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 este método, y aboga por el método basado en los flujos de caja. El estudio indica, en particular: «El enfoque por capitalización solo debería tener en cuenta la proporción de los gastos de marketing imputable a los activos inmateriales 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 el activo inmaterial del aeropuerto), por oposición a los que generan ingresos actuales para el aeropuerto» ([61]). También subraya que «para aplicar el enfoque por capitalización, es necesario estimar el tiempo medio durante el cual 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» ([62]).

(349) El estudio de 31 de enero de 2014, por su parte, propuso una aplicación práctica del enfoque basado en los flujos de caja. Según este enfoque, los beneficios de los contratos de servicios de marketing y de los contratos de servicios aeroportuarios que vayan más allá del vencimiento del contrato de servicios de marketing adoptarán la forma de un «valor terminal» calculado en la fecha de vencimiento del contrato. Este valor terminal se calcula partiendo de los beneficios incrementales que se esperan de los contratos de servicios aeroportuarios y de los servicios de marketing en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En efecto, el método consiste en partir del beneficio incremental esperado durante el primer año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios y a proyectarlo en el futuro por una duración igual a la del contrato de servicios aeroportuarios, ajustándolo en función del índice de crecimiento del mercado del transporte aéreo en Europa y de un factor de probabilidad que represente 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 vencimiento ([63]). 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» ([64]), sin más precisiones al respecto. Además, este método toma en cuenta un tipo de descuento que refleja el coste del capital.

([59]) Véase el apartado 6.2.2.7.
([60]) Véase la nota 45 a pie de página.
([61]) Véase la nota 45 a pie de página.
([62]) Véase la nota 45 a pie de página.
([63]) Véanse los considerandos 356 y 357.
([64]) Véase la nota 45 a pie de página.

(350) Por lo que se refiere al factor de probabilidad, el estudio propone un tipo del […] %, 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 de los mercados del transporte aéreo ni de los servicios aeroportuarios para justificar este tipo del […] %. No establece ninguna relación entre este tipo y los factores que menciona muy brevemente (notoriedad, marca potente, factores externos de red y pasajeros regulares) que ampliarían supuestamente los beneficios de los contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing después de su vencimiento. Por último, no se basa en absoluto en el contenido específico de las prestaciones de marketing previstas en los distintos contratos con AMS para analizar en qué grado estas prestaciones podrían influir en los factores mencionados anteriormente.

(351) Además, tampoco demuestra que, en el momento del vencimiento de un contrato de servicios aeroportuarios y de un contrato de servicios de marketing, los beneficios 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 en concreto.

(352) El «valor terminal» calculado según el método propuesto por Ryanair tendría, 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.

(353) Por lo tanto, el estudio de 31 de enero de 2014 pone de manifiesto que el método basado en los flujos de caja solo podría dar resultados muy inciertos y muy poco fiables, igual que el método por capitalización.

(354) 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 del vencimiento de los contratos de servicios aeroportuarios y de los de servicios de marketing es efectivamente utilizado por gestores de aeropuertos regionales comparables al de Pau. Por otra parte, 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.

(355) Por añadidura, como se indicó anteriormente, las prestaciones de marketing a que se refiere el procedimiento de investigación formal están claramente dirigidas a las personas que pueden utilizar las rutas mencionadas en los contratos de servicios de marketing. Si estas rutas no se prorrogan al vencer el contrato de servicios aeroportuarios, es poco probable que las prestaciones de marketing puedan seguir surtiendo efectos positivos en la afluencia de pasajeros en el aeropuerto más allá de ese vencimiento. Ahora bien, la probabilidad de que una compañía aérea desee seguir explotando una ruta más allá del tiempo por el que se comprometió a operar en el contrato de servicios aeroportuarios es muy difícil de evaluar por parte de un gestor de aeropuerto. Las compañías aéreas de bajo coste, en particular, han demostrado que gestionaban las aperturas y cierres de rutas de forma muy dinámica. En el momento de cerrar una transacción como las que se examinan en el 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 en cuestión tras el vencimiento del contrato.

(356) 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 tanto, solo tiene un efecto positivo en la rentabilidad previsible del contrato de servicios aeroportuarios y del contrato de servicios de marketing) cuando el beneficio incremental esperado de dichos contratos en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios es 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 […] % que representa esquemáticamente la probabilidad de que la ejecución de los contratos que ya hayan vencido 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 (o, en el mejor de los casos, igual a cero), lo que refleja el hecho de que la celebración de contratos similares a los que acaban de finalizar puede, igual que ellos, contribuir à hacer menguar, cada año, la rentabilidad del aeropuerto.

(357) El estudio de 31 de enero de 2014 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.» ([65]). 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, y 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

([65]) Estudio de 31 de enero de 2014, nota 17, traducción libre del texto inglés: «*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.*».

toma en consideración de ese valor terminal, por consiguiente, no pone en tela de juicio la conclusión según la cual los diferentes contratos implican una ventaja económica.

(358) 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 las prestaciones 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 estipula en los contratos. Los otros posibles beneficios son demasiado inciertos para ser tenidos en cuenta de manera cuantificada y, de hecho, nada parece indicar que fueron tenidos en cuenta por la CCIPB.

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

(359) Según las nuevas Directrices, en virtud del principio del inversor 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 la medida en que:

a) el precio cobrado por los servicios aeroportuarios se corresponde con el precio de mercado, o

b) 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 en los ingresos ([66]).

(360) 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 supone llevarles hacia la rentabilidad, al menos a largo plazo» ([67]).

(361) No obstante, por lo que se refiere al primer enfoque (comparación con un «precio de mercado»), la Comisión alberga serias dudas sobre la posibilidad de definir actualmente un elemento de comparación apropiado a efectos de la fijación de un precio de mercado fidedigno para los servicios prestados por los aeropuertos. Considera que un análisis *ex ante* de la rentabilidad adicional es el criterio más pertinente para evaluar los acuerdos concluidos por los aeropuertos con compañías aéreas individuales ([68]).

(362) A este respecto, cabe señalar que, en general, la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado refiriéndose a un precio medio observado en otros mercados 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. En efecto, la estructura de los gastos e ingresos tiende a variar considerablemente de un aeropuerto a otro. Tales gastos 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, 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 ([69]).

(363) 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 necesariamente en una lista de precios públicos en relación con prestaciones individuales. En efecto, dichas relaciones comerciales presentan una gran variedad. Incluyen un reparto de riesgos en términos de afluencia de pasajeros y responsabilidad comercial y financiera correlativas, una generalización de los mecanismos incentivo (por ejemplo, en forma de descuento en función del número de rutas o de pasajeros transportados), 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.

(364) En su estudio de 9 de abril de 2013, Ryanair sostiene en esencia la tesis de que es posible aplicar el principio del inversor privado en una economía de mercado basándose en una comparación con las prácticas comerciales de otros aeropuertos europeos.

([66]) Véanse las nuevas Directrices, punto 53.
([67]) Véanse las nuevas Directrices, punto 66.
([68]) Véanse las nuevas Directrices, puntos 59 y 61.
([69]) Véase la Decisión de la Comisión, de 27 de enero de 2010, relativa a la ayuda estatal C 12/08 Eslovaquia — Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair (DO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerandos 88 y 89.

(365) Conviene apuntar, primero, que, durante el procedimiento, ni Francia ni ningún tercero interesado propuso a la Comisión un panel de aeropuertos que pudieran utilizarse en el presente caso y que fueran lo suficientemente comparables con el aeropuerto de Pau en volumen de tráfico, tipo de tráfico, tipo y nivel de servicios aeroportuarios, proximidad de una gran ciudad, número de habitantes en la zona de influencia, prosperidad en la zona vecina y existencia de otras zonas geográficas que pudieran atraer pasajeros ([70]).

(366) Aunque esta muestra de aeropuertos estuviera disponible, un método comparativo habría sido imposible en este caso. En efecto, como se demostró anteriormente, las transacciones que deben analizarse son sistemas complejos formados por un contrato de servicios aeroportuarios y un contrato de servicios de marketing (a veces reunidos en un único fundamento jurídico). Estas operaciones incluyen varios «precio», a saber, las distintas tasas aeroportuarias, el precio de los servicios de asistencia en tierra y el de las prestaciones de marketing, algunos de los cuales dependen del número de pasajeros, otros del número de movimientos de aeronaves y otros son importes fijos. Cada una de estas operaciones genera, por lo tanto, un complejo conjunto de flujos financieros entre el gestor del aeropuerto y la compañía aérea y sus filiales, formados por los ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias, los ingresos derivados de los servicios de asistencia en tierra y los ingresos relacionados con los servicios de marketing.

(367) De este modo, una comparación basada solo en las tasas aeroportuarias facturadas por la CCIPB a las compañías aéreas afectadas con las tasas aeroportuarias facturadas en aeropuertos comparables no proporcionaría ninguna indicación válida en cuanto al respeto del principio del inversor privado en una economía de mercado. Sería necesario, como mínimo, para aplicar un método comparativo válido a las transacciones que son objeto de la presente evaluación, encontrar en los aeropuertos de la muestra de comparación una serie de transacciones comparables, que incluyeran, en particular, prestaciones de marketing equivalentes y servicios de asistencia en tierra equivalentes. La búsqueda de semejante muestra de transacciones comparables sería imposible, por la complejidad y peculiaridad de las transacciones que son objeto de la presente evaluación, tanto más cuanto que los precios de los servicios de asistencia en tierra y de los servicios de marketing son raras veces datos públicos y son difícilmente accesibles para constituir una base de comparación.

(368) Por último, aun suponiendo que pudiera demostrarse, basándose en un análisis comparativo válido, que los «precios» de referencia en las distintas transacciones que son objeto del presente examen son equivalentes o superiores al «precio de mercado» establecido mediante la muestra de transacciones comparables, la Comisión tampoco podría deducir de ello que dichas transacciones se ajustan al precio de mercado si se demuestra que, en el momento de su celebración, el gestor del aeropuerto podía esperar que produjeran gastos incrementales superiores a los ingresos incrementales. En efecto, un operador privado en una economía de mercado no tiene ningún interés en ofrecer bienes o servicios al «precio de mercado» cuando eso provoca una pérdida incremental.

(369) 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 22 y 23). En este caso, 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 fidedigno para los servicios prestados por los aeropuertos a las compañías aéreas, el criterio más adecuado a efectos de la evaluación de los acuerdos celebrados entre ambas partes es un análisis *ex ante* de su rentabilidad adicional.

(370) A la vista de todo lo anterior, la Comisión considera que el enfoque general preconizado en las nuevas Directrices para la aplicación del principio del inversor privado en una economía de mercado a las relaciones entre aeropuertos y compañías aéreas, a saber, el análisis *ex ante* de la rentabilidad adicional (o incremental), debe aplicarse al presente caso.

(371) Este enfoque se justifica por el hecho de que un gestor de aeropuerto puede tener un interés objetivo en formalizar una transacción con una compañía aérea a partir del momento en que puede esperar razonablemente que dicha transacción aumente sus beneficios (o reduzca sus pérdidas) en comparación con una situación contrafáctica en la que esta transacción no se celebraría ([71]), con independencia de cualquier comparación con las condiciones que ofrecen a las compañías aéreas otros gestores de aeropuertos o bien con las condiciones que ofrece el mismo gestor a otras compañías aéreas.

(372) En cuanto a este último punto, como señaló la Comisión en las nuevas Directrices, «la fijación de precios diferentes constituye una práctica comercial normal cuando se cumplen todas las disposiciones en materia de competencia aplicables al sector afectado. Una práctica de este tipo debe, sin embargo, estar justificada por consideraciones comerciales, de modo que se cumpla el principio del operador privado en una economía de mercado» ([72]) (notas a pie de página omitidas). A este respecto, procede señalar que los comentarios de algunos terceros que reprochan, en

([70]) Véanse las nuevas Directrices, punto 60.
([71]) Es decir, si la rentabilidad incremental esperada de esta transacción es positiva.
([72]) Véanse las nuevas Directrices, punto 62.

esencia, a la CCIPB que no aplicara su sistema de tarifas generales de manera uniforme a todas las compañías aéreas, no son pertinentes en lo que respecta a la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado. Por ejemplo, el comentario de Air France resumido en el considerando 169, según el cual la CCIPB tenía que haber facturado a Ryanair la «cuota de balizamiento» en determinadas circunstancias, carece de pertinencia. En efecto, el hecho de que un gestor de aeropuerto negocie con una compañía aérea unas condiciones que se apartan de su sistema general de tarifación, o incluso negocie una estructura tarifaria distinta de este sistema general, no implica que conceda necesariamente una ventaja a dicha compañía.

Evaluación conjunta del comportamiento del gestor del aeropuerto y de la CCIPB en su totalidad

(373) En la Decisión de incoación, la Comisión consideró de manera preliminar que la actuación de la CCIPB en su totalidad debía apreciarse conjuntamente con la del gestor del aeropuerto y, en su caso, con la del Estado o de otras autoridades públicas que supervisan el gestor del aeropuerto o intervienen en su financiación.

(374) Francia se declaró de acuerdo con la evaluación conjunta de la actuación del servicio que gestiona el aeropuerto, de la CCIPB en su totalidad y de las demás autoridades públicas.

(375) En la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, procede, en efecto, tener en cuenta la actuación de la CCIPB en su totalidad, y no solo la de su servicio que gestiona el aeropuerto. En efecto, el servicio que gestiona el aeropuerto en la CCIPB no tiene personalidad jurídica distinta de la CCIPB. Por otro lado, si los contratos de servicios aeroportuarios se celebraron con el aeropuerto que es el beneficiario de las tasas aeroportuarias pagadas por Ryanair y las demás compañías aéreas, los gastos de los contratos de servicios de marketing están principalmente a cargo del presupuesto general de la CCIPB y no se reflejan necesariamente en las cuentas del aeropuerto. Francia indica, a este respecto, que la CCIPB ha asumido directamente los gastos correspondientes ([73]).

(376) La Comisión considera, por lo tanto, que la actuación del gestor del aeropuerto y de la CCIPB en su totalidad, deben examinarse conjuntamente en su relación con las compañías aéreas y sus filiales a efectos de la aplicación del criterio del operador privado en una economía de mercado.

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

(377) Se desprende de todo lo anterior que, para aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado a los contratos en cuestión, la Comisión debe, para cada contrato de servicios de marketing, analizar conjuntamente ese contrato y el de servicios aeroportuarios correspondiente, y debe, asimismo, determinar si un hipotético operador privado en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad y gestionando el aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB, habría celebrado esos contratos. Para ello, es preciso evaluar la rentabilidad incremental de los contratos tal como lo habría hecho el operador privado en una economía de mercado en el momento de celebrar los contratos, estimando, a lo largo de todo el período de aplicación de los mismos:

— el tráfico incremental futuro esperado de la aplicación de dichos contratos, teniendo en cuenta, en su caso, los efectos de las prestaciones de marketing en los índices de ocupación de las rutas contempladas en los contratos,

— los ingresos incrementales futuros esperados de la aplicación de esos contratos, incluidos los ingresos procedentes de las tasas aeronáuticas y de los servicios de asistencia en tierra generados por las rutas cubiertas por dichos acuerdos, así como los ingresos no aeronáuticos procedentes del tráfico adicional generado por la aplicación de esos contratos,

— los gastos incrementales futuros esperados de la aplicación de esos contratos, incluidos los gastos de explotación y los posibles gastos de inversiones incrementales generados por las rutas cubiertas por esos contratos, así como los gastos de las prestaciones de marketing.

(378) Deben resultar de esos cálculos unos flujos anuales futuros correspondientes a la diferencia entre ingresos y gastos 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 mientras que un valor actualizado neto negativo revela la existencia de esa ventaja.

([73]) Francia indicó a este respecto: «la CCIPB, una de cuyas misiones es el desarrollo económico de su territorio, asumió directamente con cargo a su propio presupuesto y no al del aeropuerto, las condiciones financieras establecidas en el contrato firmado el 30 de junio de 2005 con AMS para la ruta Pau-Londres».

(379) Cabe señalar que, en el marco de esta evaluación, son irrelevantes las alegaciones de la CCIPB y de Ryanair según las cuales el precio de las prestaciones de marketing adquiridas por la CCIPB es equivalente o inferior a lo que se puede considerar un «precio de mercado» para tales prestaciones. En efecto, un hipotético operador privado en una economía de mercado movido por perspectivas de rentabilidad no estaría dispuesto a adquirir este tipo de prestaciones, incluso a un precio inferior o igual al «precio de mercado», si previera que, a pesar del efecto positivo de esas prestaciones en la utilización de las rutas aéreas afectadas, los gastos 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 las prestaciones en cuestión.

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

Aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado

(381) A efectos de la apreciación de los contratos en cuestión 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 ([74]) y, más concretamente, teniendo en cuenta la información disponible y la evolución previsible en aquel momento.

(382) En su correo de 30 de mayo de 2011, Francia indicó que no existía, en el momento en que se concluyeron los contratos de 2005 con Ryanair y AMS, ningún estudio de mercado, ni plan de negocio que evaluara y sostuviera económicamente los compromisos asumidos por el aeropuerto con Ryanair.

(383) Según los datos proporcionados por Francia, parece que ningún estudio de mercado, ningún plan de negocio ni evaluación de rentabilidad cuantitativa fue realizado por la CCIPB con anterioridad a la celebración de los demás contratos incluidos en el procedimiento formal de examen, exceptuando el contrato de 2006 con Transavia, para el cual un plan de negocio se celebró en diciembre de 2005 (en lo sucesivo, «el plan de negocio Transavia»).

(384) Con excepción del plan de negocio Transavia, la única evaluación económica cuantitativa facilitada por Francia es un estudio de impacto realizado para el período 2003-2004 que evaluó el impacto económico de los pasajeros de Ryanair para la región en 8-10 millones EUR. Un sondeo realizado entre los pasajeros del aeropuerto en enero de 2011, también comunicada por Francia, confirma dichos resultados y evalúa el gasto medio por pasajero de un vuelo Ryanair con destino a Pau en 339 EUR. No obstante, dichos estudios no son pertinentes a efectos de la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado. En efecto, se refieren a la incidencia de la actividad de Ryanair en el tejido económico regional en general, y no solo en la rentabilidad del aeropuerto. Ahora bien, según reiterada jurisprudencia, las consideraciones de desarrollo regional no pueden tomarse en cuenta para la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado ([75]).

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

(386) La Comisión considera que la ausencia de un plan de negocio constituye un indicio serio en favor de la conclusión según la cual los contratos celebrados con Ryanair y AMS incumplen el principio del operador privado en una economía de mercado, tanto más cuanto que, en el caso de dichos contratos, ni Francia, ni la CCIPB han sido capaces de aportar el más mínimo análisis de rentabilidad cuantificado, incluso parcial, realizado antes de la celebración de los contratos.

(387) En general, Francia no aportó ningún elemento que indicara que el gestor del aeropuerto hubiera efectuado un análisis de riesgo en relación con los beneficios que podrían derivarse de ello en el momento de la celebración de los contratos con Ryanair y AMS. Por el contrario, según Francia, la CCIPB siguió un objetivo de desarrollo regional. Este dato constituye un indicio más de que los contratos con Ryanair y AMS incumplen el principio del operador privado en una economía de mercado.

([74]) Véase, por ejemplo, la sentencia de 19 de octubre de 2005 en el asunto T-318/00 Freistaat Thüringen/Comisión, Rec. 2005, p. II-4179, apartado 125, y la sentencia en el asunto C-124/10 P, EDF/Comisión, aún no publicada en la Recopilación, ECLI:EU:C:2012:318, apartados 85, 104 y 105.

([75]) Véase la sentencia del Tribunal General de 21 de enero de 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke y Lech-Stahlwerke/Comisión (asuntos acumulados T-129/95, T-2/96 y T-97/96, Rec. 1999, p. II-17), apartado 20.

(388) Como se explica a continuación, estas indicaciones son confirmadas por la evaluación realizada por la Comisión de lo que hubiera sido el análisis coste/beneficio realizado por un hipotético operador privado en una economía de mercado.

(389) Durante el procedimiento, la Comisión invitó a Francia a proceder a una reconstrucción cuantificada del análisis coste/beneficio que un operador privado en una economía de mercado habría realizado antes de celebrar los contratos con Ryanair y AMS, sobre la base de la información objetiva de que disponía la CCIPB en el momento de la celebración de los contratos y de la evolución previsible.

(390) En respuesta a dicho requerimiento, Francia facilitó una reconstrucción de los gastos e ingresos incrementales previstos por cada contrato celebrado con Ryanair y AMS. Este análisis se basa en gran medida en datos obtenidos *a posteriori*, es decir, después de la celebración de los contratos. El método empleado por Francia consistió en calcular los gastos e ingresos medios unitarios por pasajero a partir de los gastos de explotación, ingresos y tráfico del aeropuerto observados durante el período 2003-2011. En su análisis de cada contrato, Francia utilizó esos datos multiplicándolos por el tráfico incremental estimado de cada contrato, es decir el tráfico que, en el momento de la celebración del contrato, se podía esperar que ese mismo contrato produjera. En la medida en que este análisis se basa en gran parte en los datos relativos a los gastos e ingresos posteriores a la celebración de los diversos contratos, y no necesariamente en elementos previsibles en el momento de la celebración de los contratos, este método no puede reflejar la evaluación de rentabilidad que un operador privado en una economía de mercado habría realizado antes de tomar la decisión de celebrar los contratos.

(391) Además, por lo que se refiere a los gastos de funcionamiento incrementales, el método empleado por Francia equivale a tener en cuenta los gastos totales unitarios, es decir, la totalidad de los gastos de funcionamiento del aeropuerto por pasajero, en lugar de los gastos incrementales, es decir, los gastos por pasajero específicamente generados por cada contrato. Ahora bien, los gastos incrementales pueden ser distintos de los gastos totales unitarios y, por regla general, claramente inferiores, habida cuenta de la elevada proporción de gastos fijos en un aeropuerto. La utilización de los gastos totales unitarios constituye, pues, un segundo defecto del método propuesto por Francia. Conduce además a degradar considerablemente la rentabilidad de determinados contratos, perjudicando, por tanto, a las compañías aéreas afectadas que hayan celebrado los contratos en cuestión.

(392) Por lo tanto, la Comisión ha realizado su propio análisis reconstruyendo los gastos e ingresos incrementales de los diversos contratos, como un operador privado en una economía de mercado los hubiera evaluado *ex ante*, con arreglo al principio del operador privado en una economía de mercado. Las hipótesis elegidas y los resultados del análisis se presentan en los considerandos 393 a 440. En lo que atañe al contrato con Transavia, la Comisión utilizó directamente el plan de negocio Transavia para llevar a cabo su evaluación.

Horizonte temporal

(393) Al evaluar el interés de celebrar un contrato de servicios aeroportuarios y/o un contrato de servicios de marketing, un operador privado en una economía de mercado habría elegido, como horizonte temporal de su evaluación, la duración de los contratos en cuestión. Dicho de otro modo, habría evaluado los gastos e ingresos incrementales durante el período de aplicación de los contratos.

(394) No parece justificado contemplar un período más amplio. En efecto, en las fechas de celebración de los contratos, un operador prudente en una economía de mercado no habría contado con la prórroga de esos contratos tras su vencimiento, en los mismos términos o en términos distintos, tanto más cuanto que las compañías de bajo coste como Ryanair y Transavia eran y son conocidas por su costumbre de desarrollar sus actividades de manera muy dinámica en materia de apertura y cierre de rutas, o bien de aumentos y reducciones de frecuencias. Toda prórroga de los contratos era, pues, una perspectiva futura lejana y demasiado incierta para que un operador de mercado pudiera basar en esta perspectiva decisiones económicas razonables.

(395) Por otra parte, cabe señalar que, en el caso de determinados contratos, la fecha de inicio efectivo de las actividades contempladas en el contrato no es la fecha de celebración del mismo. En este caso, fue la fecha efectiva de comienzo la que se tomó como punto de partida, y no la fecha de su celebración ([76]).

(396) También conviene señalar que, en el marco de la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, el hecho de que Ryanair no operara algunas rutas durante todo el período establecido en algunos contratos no se tuvo en cuenta, ya que este elemento no era conocido ni previsible en el momento de la celebración de los contratos.

(397) En el resto de la Decisión, la Comisión va a examinar los contratos celebrados con Ryanair y AMS en materia de tráfico, ingresos y gastos incrementales a la luz de las hipótesis elegidas, antes de presentar sucesivamente el balance del análisis de los contratos celebrados con Ryanair y AMS, y luego el análisis del contrato celebrado con Transavia.

([76]) Véase el cuadro 6.

Tráfico incremental y número de rotaciones previstas (contratos con Ryanair y AMS)

(398) El análisis efectuado por la Comisión se basa en el tráfico incremental (es decir, el número de pasajeros adicionales) que un operador privado en una economía de mercado que gestionase el aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB habría podido estimar en el momento de la celebración de los contratos. En cuanto al contrato de 2003 por ejemplo, se trata de determinar el número de pasajeros que el gestor del aeropuerto de Pau habría podido esperar, en 2003, en la ruta Pau-Londres, operada por Ryanair durante el período de ejecución del contrato.

(399) El tráfico incremental previsto se determinó a partir del número de rutas y frecuencias previstas en los distintos contratos de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing, así como del número de rotaciones anuales resultante de ello.

(400) Por otra parte, la Comisión tuvo en cuenta la capacidad de los aparatos utilizados por Ryanair, a saber, los Boeing 737-800, con 189 plazas ([77]).

(401) La Comisión partió de la base de un índice de ocupación del 85 % por vuelo. Se trata de una hipótesis favorable a Ryanair, ya que el 85 % es un porcentaje alto. Este índice es ligeramente superior a la media de los vuelos operados por Ryanair en su red ([78]) y es 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, incluso si se trata de una hipótesis favorable, para reflejar un posible efecto positivo de las prestaciones de marketing en la utilización de las rutas aéreas recogidas en los distintos contratos y a falta de otros datos que cuantifiquen el impacto previsible de estas prestaciones en el índice de ocupación.

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

(403) Algunos contratos contenían indicaciones sobre el número de pasajeros esperados en las rutas previstas. No obstante, como estas indicaciones no son jurídicamente vinculantes, un operador prudente en una economía de mercado no las habría necesariamente tenido en cuenta en su análisis de coste/beneficio. Por consiguiente, la Comisión tampoco las tuvo en cuenta y partió de la hipótesis del 85 % como índice de ocupación para todos los contratos (lo que supera esas indicaciones).

(404) Por otra parte, algunos contratos incluían un compromiso de la compañía aérea en cuanto al número mínimo de pasajeros que se debían transportar en las rutas en cuestión. Sin embargo, un operador privado en una economía de mercado probablemente habría apostado por un número de pasajeros superior al mínimo garantizado por la compañía aérea. En efecto, probablemente habría emitido la hipótesis de que la compañía aérea había previsto un margen de seguridad entre el tráfico mínimo al que se comprometía y el tráfico que se podía esperar razonablemente. Por consiguiente, la Comisión decidió no tener en cuenta dichos mínimos obligatorios en su evaluación.

(405) El tráfico adicional calculado por la Comisión es, en general, superior tanto a los mínimos vinculantes como a las indicaciones no vinculantes contenidas en los distintos contratos.

(406) Por último, hay que señalar que, en 2009, la CCIPB y Ryanair/AMS modificaron, mediante una cláusula adicional, los términos de los contratos de 2005, reduciendo la frecuencia de la ruta Pau-Londres, determinando un número de 211 vuelos previstos para el año 2009, y rebajando a [...] EUR el importe anual de las prestaciones de marketing. Al aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado, la Comisión razonó de la misma manera que para los demás contratos, es decir, considerando que el tráfico incremental relacionado con esta cláusula adicional correspondía al conjunto de las rutas, frecuencias y vuelos mencionados en dicha cláusula adicional.

Ingresos incrementales (contratos celebrados con Ryanair y AMS)

(407) Para cada transacción objeto de su análisis, la Comisión intentó determinar los ingresos incrementales, es decir, los ingresos generados por la transacción, tal y como un operador privado en una economía de mercado los hubiera previsto.

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

([77]) El contrato de 2003 hace referencia a dos modelos de aparatos que pueden ser utilizados por Ryanair, el Boeing 737-200 y el Boeing 737-800. En su análisis, la Comisión eligió una hipótesis favorable en lo que se refiere al tráfico aportado por Ryanair, basado en el aparato de mayor capacidad (el Boeing 737-800).

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

(409) 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 los distintos contratos de servicios aeroportuarios.

(410) La tasa de aterrizaje y la tasa por pasajero aplicadas por la CCIPB son, en principio, tasas reguladas para el acceso a las infraestructuras aeroportuarias fijadas, para todas las compañías aéreas usuarias, tras un proceso de consulta y son objeto de publicación. Los diferentes contratos de servicios aeroportuarios celebrados con Ryanair y Transavia hacen aplicable el sistema de tasas públicas del aeropuerto. Para estos distintos contratos, la Comisión fijó como cantidades unitarias previstas como tasa de aterrizaje y tasa por pasajero, las tasas públicas vigentes en el momento de la celebración de los contratos, con una indización del 2 % anual. La Comisión estima que un operador privado en una economía de mercado hubiera podido prever un tipo de inflación del 2 %, ya que es el tipo fijado por el Banco Central Europeo (BCE) para la zona del euro ([79]). En efecto, era razonable prever que las tasas reguladas aumentarían cada año en función de la inflación.

(411) Las tasas para los servicios de asistencia en tierra no son reguladas sino negociadas de forma bilateral. En los distintos contratos de servicios aeroportuarios celebrados con Ryanair y en el contrato celebrado con Transavia, adoptan la forma de cantidades fijas por rotación, sin indización. Estos importes fueron, por tanto, los que adoptó la Comisión en su análisis.

(412) Con el fin de calcular el producto de las tres tasas aeronáuticas que se acaban de mencionar que un operador privado en una economía de mercado habría esperado de cada contrato, la Comisión utilizó el número de rotaciones previstas (para la tasa de aterrizaje y la tasa de asistencia en tierra) y el número de pasajeros adicionales previstos (para la tasa por pasajero), fijadas para cada contrato, y las multiplicó por los importes unitarios de tasa.

(413) 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 comercios situados en el aeropuerto depende del número de pasajeros. Es lo que sucede con los ingresos que percibe el gestor del aeropuerto, que depende de esas actividades. El planteamiento más razonable para determinar los ingresos no aeronáuticos incrementales previstos consiste en determinar un importe de ingresos no aeronáuticos por pasajero y multiplicarlo a continuación por el tráfico incremental previsto.

(414) Por lo que respecta al importe de los ingresos no aeronáuticos por pasajero, la Comisión considera 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 por pasajero, durante un período lo suficientemente largo para ser representativo, e inmediatamente anterior a la celebración del contrato de que se trate ([80]). La Comisión considera, a este respecto, que un período de tres años es razonable ([81]). La Comisión considera, por otra parte, que un operador privado en una economía de mercado hubiera previsto una indización de

([79]) Uno de los objetivos del BCE es mantener la estabilidad de los precios y la inflación anual «por debajo, pero cerca del 2 % a medio plazo»: Traducción libre del texto original inglés: *«In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.»* Véase: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) La Comisión observa que el tráfico de Air France en el aeropuerto de Pau se compone mayoritariamente de viajeros de negocios, mientras que el tráfico de Ryanair y Transavia es esencialmente un tráfico de ocio. Los ingresos no aeronáuticos generados por esas dos categorías de viajeros podrían, con respecto al número de pasajeros, ser diferentes, debido, por ejemplo, a las posibles diferencias de poder adquisitivo. Sin embargo, es difícil valorar estas diferencias, máxime cuando otros factores que el poder adquisitivo pueden influir en ellas. Por ejemplo, los viajeros de negocios son, en general, sensibles al factor tiempo y tienden a minimizar su tiempo de presencia en los aeropuertos, lo que puede limitar sus gastos. Por otra parte, como los ingresos no aeronáuticos del gestor del aeropuerto no transitan por las compañías aéreas, es difícil, para un gestor de aeropuerto, apreciar en qué medida el promedio de ingresos no aeronáuticos por pasajero puede variar de una compañía aérea a otra. A la vista de estos datos, es probable que un operador privado en una economía de mercado que gestionase el aeropuerto de Pau en lugar de la CCIPB se hubiera basado, en su evaluación de los ingresos no aeronáuticos incrementales, en los ingresos no aeronáuticos por pasajero observados durante los años anteriores para todo el tráfico del aeropuerto, sin tener en cuenta que este importe por pasajero puede variar de una compañía aérea a otra.

([81]) Un operador privado en una economía de mercado hubiera optado por el período en cuestión teniendo en cuenta varios factores: el efecto regulador que permite un período relativamente largo, y los inconvenientes de un período muy largo, como los posibles cambios de preferencias y tipos de gastos de los pasajeros en el transcurso de un largo período. De este modo, utilizar la media de los ingresos no aeronáuticos por pasajero de un solo año haría que el importe obtenido dependiera demasiado de las circunstancias particulares de ese año, lo que justifica la elección de un período más largo. En cambio, un período de cinco años parece demasiado largo, ya que los comportamientos de los pasajeros en materia de gastos no aeronáuticos pueden cambiar sustancialmente en el transcurso de ese período. Por lo tanto, un período de tres años parece ser una opción razonable.

este importe a lo largo del tiempo, para tener en cuenta la inflación. La Comisión adoptó, a este respecto, un tipo del 2 % ([82]), (aplicable a partir del año central en el período de tres años).

(415) El cuadro siguiente presenta los ingresos no aeronáuticos totales del aeropuerto constatados durante el período 2000-2011, año por año y, para cada año, el importe unitario medio de ingresos no aeronáuticos por pasajero durante los tres años anteriores.

Cuadro 5

Ingresos no aeronáuticos

Año	Ingresos no aeronáuticos	
	Importes totales (en miles EUR)	Importe unitario medio por pasajero en los tres años anteriores (en EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Gastos incrementales (contratos celebrados con Ryanair y AMS)

(416) Los gastos incrementales que podía, *a priori*, esperar de cada transacción (incluyendo, en su caso, un contrato de servicios aeroportuarios y un contratos de servicios de marketing) un operador privado en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto en lugar de la CCIPB entran en las tres categorías siguientes:

— los gastos de compra de prestaciones de marketing,

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

— los gastos de funcionamiento incrementales, a saber, los gastos de funcionamiento (personal, compras varias) que pudieran resultar de la ejecución de la transacción.

(417) Por lo que se refiere a los gastos de los contratos de servicios de marketing, la Comisión tuvo en cuenta las cantidades previstas en los distintos contratos de servicios de marketing. Los contratos de servicios de marketing incluyen, en general, importes fijos, anuales o totales. El contrato celebrado con Ryanair en 2003 para la ruta Pau-Londres establecía disposiciones particulares, a saber, un pago inicial, y pagos anuales por pasajero hasta un máximo anual de 400 000 EUR. Habida cuenta de las previsiones de tráfico relacionadas con el contrato de 2003, sobre la base de un

([82]) Véase el considerando 410.

índice de ocupación del 85 %, parece que el operador privado en una economía de mercado habría previsto que este límite de 400 000 EUR se alcanzaría. Por consiguiente, este importe máximo fue el elegido por la Comisión como coste de las prestaciones de marketing, como complemento del pago inicial previsto en el contrato.

(418) Igual que en las previsiones de tráfico, los pagos de previsiones de marketing 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 elementos 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.

(419) En lo que respecta a los gastos de inversiones incrementales, cabe señalar que, según Francia, no ha debido llevarse a cabo ninguna inversión en el aeropuerto de Pau a causa de los diferentes contratos que son objeto del presente examen. Por este motivo, habida cuenta de que ningún elemento del caso muestra que un operador privado en una economía de mercado habría pensado tener que realizar algunas inversiones a causa de uno o varios contratos entre los que son objeto del procedimiento de investigación formal, no se ha tenido en cuenta ningún coste de inversión incremental en el presente análisis.

(420) Por lo que se refiere a los gastos de funcionamiento incrementales previsibles en el momento de la celebración de los diversos contratos, constituyen, a falta de un plan de negocio para cada contrato, la categoría más delicada de abordar. En particular, un planteamiento como el que se aplicó a los ingresos no aeronáuticos, que consistió en partir de los ingresos no aeronáuticos totales del aeropuerto para deducir de ello ingresos no aeronáuticos incrementales por pasajero, no puede aplicarse a los gastos de funcionamiento. En efecto, semejante enfoque equivaldría a considerar los gastos totales de funcionamiento del aeropuerto, en función del número de pasajeros, como gastos incrementales. Ahora bien, una parte importante de los gastos de funcionamiento de un aeropuerto es fija, lo que significa que los gastos de explotación totales por pasajero pueden ser muy superiores, en la mayoría de los casos, a los gastos incrementales derivados de la celebración de un nuevo contrato que genere un tráfico suplementario.

(421) Para estimar los gastos de funcionamiento incrementales, 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 gastos del aeropuerto.

(422) Ahora bien, la única estimación sobre la que la Comisión puede basarse está en el plan de negocio de Transavia, en el que la CCIPB estimó que el contrato celebrado con Transavia tendría un coste incremental de funcionamiento medio de [...] EUR por pasajero adicional durante el período de vigencia del plan de negocio de Transavia de 2006-2012 ([83]). A falta de algo mejor, la Comisión considera que esta cifra es una base aceptable para determinar el impacto del tráfico adicional en los gastos de funcionamiento del aeropuerto. Por tanto, la Comisión lo aplicó en su evaluación de los contratos celebrados con Ryanair y AMS, con una indización anual del 2 % ([84]), respecto al año 2009, situada en la mitad del período de referencia de 2006-2012. Además, la Comisión considera que esa indización representa un tratamiento coherente con las indizaciones antes mencionadas, relativas a los ingresos.

(423) La Comisión observa que dicha estimación fue realizada por la CCIPB antes de la firma de la mayor parte de los contratos celebrados con Ryanair y AMS que son objeto del procedimiento de investigación formal y, por tanto, estaba disponible en el momento de la celebración de dichos contratos. Las únicas excepciones son los contratos celebrados con Ryanair y AMS en 2003 y 2005. Estos se abordarán en los considerandos 425 y 426.

(424) La Comisión observa que el plan de negocio de Transavia fue hecho para una compañía aérea distinta de Ryanair. No obstante, la Comisión considera que Transavia tiene un modelo económico de compañía de bajo coste comparable al de Ryanair y que, por lo tanto, los gastos de funcionamiento incrementales previstos por un operador privado en una economía de mercado habrían sido, en función del número de pasajeros, probablemente similares para las dos compañías.

([83]) Los elementos (incrementales en la apertura de una nueva ruta Ámsterdam-Pau) incluidos en esta cifra se explican en el plan de negocio: «Impacto mano de obra y cargas: esta nueva ruta generará un trabajo adicional marginal en algunos servicios: contabilidad (tratamiento de las facturas), funcionamiento (asignación de recursos aeroportuarios), recepción (reserva de servicios turísticos e información) y seguridad (control); los demás servicios no se verán afectados: gestión, medio ambiente, calidad, mantenimiento, desarrollo y seguridad. Solo los gastos de asistencia se verán afectados: como media en siete años, la carga personal y carga estimada por pasajero saliente es de [...] euros. Este importe por pasajero saliente fue dividido por dos para llegar al importe de [...] EUR por pasajero total.

([84]) Véase el considerando 410.

(425) El plan de negocio de Transavia es del 15 de diciembre de 2005. Es, por tanto, posterior a la fecha de celebración de los contratos de 2003 y 2005 con Ryanair y AMS, es decir, al 28 de enero de 2003 y al 30 de junio de 2005. No obstante, la Comisión considera que un operador privado en una economía de mercado no habría considerado de otro modo los gastos de funcionamiento incrementales por pasajero en junio y en diciembre de 2005, es decir, solo seis meses más tarde. En efecto, es muy poco probable que la estructura de los gastos de un gestor de aeropuerto se modifique significativamente en un período de seis meses. La estimación de diciembre de 2005 es, por tanto, una aproximación aceptable a la estimación que un operador privado en una economía de mercado habría realizado en junio de 2005 para evaluar la pertinencia de celebrar sus contratos con Ryanair y AMS.

(426) Por lo que se refiere al contrato de 2003, se celebró casi tres años antes de la elaboración del plan de negocio de Transavia. No obstante, la estructura del tráfico y las actividades del aeropuerto no sufrieron ninguna evolución importante a lo largo de esos tres años. Por consiguiente, y a falta de una alternativa mejor, la Comisión considera que el coste de funcionamiento incremental medio de [...] EUR por pasajero, con una indización del 2 % respecto al año 2009, puede también aplicarse al análisis del acuerdo de 2003.

(427) La Comisión observa que el coste de funcionamiento incremental propuesto por Francia ([...] EUR por pasajero), calculado como media de los gastos de funcionamiento por pasajero observados durante el período 2003-2011, es muy superior al coste incremental por pasajero elegido por la Comisión, que esta considera más pertinente a la luz de las consideraciones anteriormente expuestas.

(428) Para cada transacción, el coste de funcionamiento incremental por pasajero se multiplica por el tráfico incremental previsto a fin de determinar, año por año, el coste de funcionamiento incremental total relacionado con el contrato.

Presentación de los resultados en lo que atañe a los contratos celebrados con Ryanair y AMS

(429) Una vez determinados para cada contrato todos los ingresos incrementales y todos los gastos incrementales que un operador privado en una economía de mercado habría previsto, la Comisión está en condiciones de determinar, para cada contrato y año por año en toda la duración prevista del contrato, los flujos incrementales esperados (ingresos menos gastos). Estos resultados se presentan en los cuadros 6 a 11 *infra*.

(430) La Comisión observa que, para todos los contratos y para la cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 2005 para la ruta Pau-Londres, todos los flujos incrementales anuales son negativos, como se indica en los cuadros siguientes, a pesar de las hipótesis favorables a Ryanair que la Comisión eligió, en particular, en materia de tráfico incremental y de gastos incrementales.

(431) La Comisión señala, además, que esta conclusión seguiría siendo válida para los contratos de 2007, 2008, 2009 y 2010 aunque se excluyeran totalmente los gastos de funcionamiento incrementales y se consideraran únicamente como gastos incrementales los gastos de compra de las prestaciones de marketing.

(432) Por lo tanto, es evidente que los contratos y la cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 2005 para Londres, celebrados por la CCIPB con Ryanair y AMS y que son objeto del presente examen, confieren cada uno una ventaja económica a Ryanair o AMS. Como esta ventaja procede de disposiciones contractuales específicas con Ryanair o AMS, es selectiva.

(433) La cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 2007 para la ruta Pau-Charleroi, por la que se incrementa el esfuerzo de promoción de [...] a [...] EUR al año a partir del 1 de enero de 2009, sin modificación de las prestaciones, también confiere una ventaja selectiva a Ryanair y AMS, ya que la CCIPB no recibe nada a cambio del pago adicional de [...] EUR al año y, en particular, no podía esperar tráfico suplementario.

Cuadro 6

Pasajeros («(e)» = estacional)

Contrato	Vuelos/ semana	Vuelos/año	Fecha de firma de contrato(s)	Fecha de inicio real	Fecha de finalización efectiva prevista inicialmente
Londres 2003	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Contrato	Vuelos/ semana	Vuelos/año	Fecha de firma de contrato(s)	Fecha de inicio real	Fecha de finalización efectiva prevista inicialmente
Londres 2005	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Charleroi 2007	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristol 2008 (e)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristol 2009 (e)	2	58	16.6.2009	1.4.2009	24.10.2009
Cláusula adicional de 2009 al contrato de 2005 para Londres		211	15.6.2009	1.1.2009	29.6.2010
Londres, Charleroi (e) y Beauvais (e) 2010	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

Cuadro 7

Contrato de 2003 relativo a la ruta Pau-Londres

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Número de pasajeros total de llegada y de salida	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Número de rotaciones por año	338	365	365	365	365	27
Tasa de aterrizaje	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Tasa por pasajero	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Productos asistencia en tierra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total ingresos aeronáuticos	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[0-99 999]
Ingresos no aeronáuticos	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Total ingresos	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[0-99 999]**
Gastos de funcionamiento (personal, compras varias, etc.)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Gastos de marketing	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Coste total	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[0-99 999]**
Flujos incrementales (ingresos menos gastos)	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Cuadro 8

Contrato de 2005 relativo a la ruta Pau-Londres

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Número de pasajeros total de llegada y de salida	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Número de rotaciones por año	184	365	365	365	365	181
Tasa de aterrizaje	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Tasa por pasajero	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Productos asistencia en tierra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total ingresos aeronáuticos	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Ingresos no aeronáuticos	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Total ingresos	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Gastos de funcionamiento (personal, compras varias, etc.)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Gastos de marketing	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Coste total	**[300 000-599 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[300 000-599 999]**
Flujos incrementales (ingresos menos gastos)	**[-1 a - 99 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Cuadro 9

Cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de servicios de marketing de 30 de junio de 2005

(EUR)

	2009	2010
Número de pasajeros total de llegada y de salida	67 794	33 709
Número de rotaciones por año	211	105
Tasa de aterrizaje	*29 173*	*14 795*
Tasa por pasajero	*162 706*	*82 519*
Productos asistencia en tierra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total ingresos aeronáuticos	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Ingresos no aeronáuticos	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Total ingresos	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Gastos de funcionamiento (personal, compras varias, etc.)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Gastos de marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Total de gastos	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Flujos incrementales (ingresos menos gastos)	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Cuadro 10

Contrato de 2007 relativo a la ruta Pau-Charleroi

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Número de pasajeros total de llegada y de salida	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Número de rotaciones por año	42	156	156	156	156	114
Tasa de aterrizaje	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Tasa por pasajero	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Productos asistencia en tierra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total ingresos aeronáuticos	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ingresos no aeronáuticos	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Total ingresos	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**
Gastos de funcionamiento (personal, compras varias, etc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Gastos de marketing	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
Total de gastos	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**
Flujos incrementales (ingresos menos gastos)	**[-1 a -99 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**

Cuadro 11

Contrato de 2008 y 2009 relativos a las rutas Pau-Bristol y contratos de 2010 relativos a las rutas Pau-Londres, Pau-Charleroi y Pau-Beauvais

(EUR)

	Contrato de Bristol 2008	Contrato de Bristol 2009	Contrato de Londres, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
Número de pasajeros total de llegada y de salida	16 111	18 635	75 463	24 783
Número de rotaciones por año	50	58	235	77
Tasa de aterrizaje	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Tasa por pasajero	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Productos asistencia en tierra	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total ingresos aeronáuticos	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Ingresos no aeronáuticos	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Total ingresos	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Gastos de funcionamiento (personal, compras varias, etc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(EUR)

	Contrato de Bristol 2008	Contrato de Bristol 2009	Contrato de Londres, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
Gastos de marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[1 000 000-1 499 999]	[300 000-599 999]
Total de gastos	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[1 000 000-1 499 999]**	**[300 000-599 999]**
Flujos incrementales (ingresos menos gastos)	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[- 600 000 a - 999 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**

Aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado al contrato celebrado con Transavia

(434) La Comisión recuerda que la CCIPB preparó un plan de negocio antes de la conclusión de su contrato con Transavia sobre la ruta Pau-Ámsterdam (en lo sucesivo, «el plan de negocio de Transavia»). La Comisión considera que este plan de negocio constituye un punto de partida adecuado para aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado al contrato celebrado con Transavia y no tiene motivos para cuestionar las hipótesis adoptadas, salvo en un punto, a saber, el horizonte temporal fijado en la evaluación. Este punto se debatirá más adelante.

(435) La Comisión observa que este plan de negocio desemboca en un «resultado financiero anual» [similar a los flujos incrementales (ingresos menos gastos) de la evaluación de los contratos con Ryanair/AMS], que es negativo para el período 2006-2008, y luego positivo para el período 2009-2012 (véase el cuadro 12 más adelante).

(436) Según el plan de negocio de Transavia, «es solo durante el séptimo año cuando la inversión (rendimiento) pasa a ser rentable (de forma acumulada)». En otras palabras, el plan no aplica una tasa de descuento a los flujos anuales previstos para calcular su valor actualizado neto y, por tanto, verificar si, desde el punto de vista de la rentabilidad del aeropuerto, los flujos positivos del final del período considerado compensan los flujos negativos del período inicial. El plan de negocio utiliza, en cambio, el total acumulado de los flujos sin descuento (véase «resultado acumulado» en el cuadro 12 más abajo), que es negativo para el período 2006-2011, pero pasa a ser positivo en 2012 ([85]).

(437) La Comisión invitó a Francia a proceder a una evaluación elaborada basándose en informaciones objetivas conocidas de la CCIPB en el momento de la celebración del contrato con Transavia para comprobar si lo hubiera firmado un operador privado en una economía de mercado movido por perspectivas de rentabilidad.

(438) A efectos del presente análisis, Francia consideró el «resultado financiero anual» del plan de negocio de Transavia, dedujo el impuesto de sociedades para los años en que los flujos eran positivos y luego utilizó un tipo de descuento del 6,5 % para calcular el valor actualizado neto. El resultado de este análisis es, pues, un valor actualizado neto de [– 100 000 a – 200 000] EUR, calculado en la fecha prevista de apertura de la ruta Pau-Ámsterdam, a saber, el 26 de abril de 2006.

(439) No obstante, la Comisión observa que tanto el plan de negocio de Transavia como el cálculo de Francia se basan en un cálculo de rentabilidad en el período 2006-2012, mientras que el propio contrato solo debía aplicarse, según sus propios términos, hasta 2009, sin cláusula de prórroga automática. Ahora bien, por las razones expuestas en los considerandos 393 a 397, el análisis de rentabilidad prevista debe efectuarse en el período de aplicación del contrato prevista inicialmente, y no en un período más largo. Esto se debe, sobre todo, al hecho de que un operador privado en una economía de mercado razonable y prudente no puede apostar, en el momento de la celebración del contrato,

([85]) La Comisión toma nota del comentario de la CCIPB en el plan de negocio: «En términos no acumulados, en cuanto los gastos de marketing disminuyen sensiblemente en 2009 (cuarto año) el resultado anual positivo». Esto se explica por el hecho de que, con arreglo al contrato, los pagos de marketing ascendían a [...] EUR por pasajero (con un límite máximo anual de [...] EUR) durante el tercer año, y debían bajar durante el cuarto año a [...] EUR por pasajero, ([...] EUR para el quinto año, y [...] EUR para el sexto y el séptimo año). Véase el considerando 84.

por una renovación del mismo, ya sea en términos idénticos o en términos distintos ([86]). La Comisión observa que un valor actualizado neto recalculado para el período 2006-2009, basándose en los flujos anuales presentados en el plan de negocio para dichos años solo, utilizando el tipo de descuento propuesto por Francia, alcanzaría los [– 300 000 a — 400 000] EUR.

(440) La Comisión observa, sin embargo, que el contrato lleva a flujos incrementales anuales que son todos negativos durante el período cubierto por el análisis de rentabilidad (con excepción del año 2009 en que el flujo incremental es casi igual a cero), lo que conduce necesariamente a un valor actualizado neto negativo, cualquiera que sea el tipo de actualización aplicado. El contrato de 2006 con Transavia implica, por tanto, una ventaja económica a favor de Transavia. Como solo se concede a una sola empresa, es selectiva.

Cuadro 12

Plan de negocios adaptado, para la ruta Ámsterdam-Pau con Transavia

(miles EUR)

Pau-Ámsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tráfico (personas)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Productos	Total (A)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos	entre ellos, servicios de marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Total (B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado financiero anual	(A-B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado acumulado		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Impuesto de sociedades (IS)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo financiero incremental después del impuesto de sociedades		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valor actualizado neto 2006-2009	[– 300 a – 400]							

8.1.1.3. ***Falseamiento de la competencia***

(441) Cuando una ayuda financiera concedida por un Estado miembro refuerza la posición de unas empresas respecto a otras empresas competidoras en los intercambios intracomunitarios, estos últimos deben considerarse afectados por la ayuda. Según una jurisprudencia reiterada ([87]), para que una medida falsee o amenace con falsear la competencia basta con que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia.

(442) Desde la entrada en vigor de la tercera fase de la liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993 ([88]), nada impide que las compañías aéreas de la Unión operen vuelos en las rutas dentro de la Unión y que se beneficien de la autorización de cabotaje ilimitado.

([86]) Un operador razonable y prudente en una economía de mercado podría también tener en cuenta la probabilidad de una rescisión antes del vencimiento del contrato. La probabilidad de una situación así dependería del detalle de las cláusulas de rescisión del contrato.

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

([88]) 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).

(443) Las ventajas concedidas a Ryanair, AMS y Transavia mediante todos los contratos y cláusulas adicionales que son objeto del presente examen han reforzado su posición frente a todas las demás compañías aéreas de la Unión, en competencia efectiva o potencial con Ryanair y Transavia en las rutas donde están presentes. De este modo, falsearon o amenazaron con falsear la competencia y afectaron a los intercambios comerciales en la Unión.

8.1.1.4. ***Conclusión***

(444) Los distintos contratos y cláusulas adicionales celebrados por la CCIPB con Ryanair, AMS y Transavia, objeto del procedimiento de investigación formal cumplen todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por tanto, constituyen ayudas estatales.

8.1.2. CARÁCTER ILEGAL DE LAS AYUDAS

(445) En la medida en que estas medidas fueron aplicadas sin autorización de la Comisión, constituyen ayudas ilegales.

8.1.3. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

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

(447) Se desprende, además, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ([89]), 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 y en una petición de información adicional, que indicaran las posibles bases jurídicas de 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 en la apertura de nuevas rutas. Sin embargo, Francia nunca alegó que las medidas examinadas constituyeran ayudas de puesta en marcha compatibles con el mercado interior ni tampoco propuso otras posibles bases de compatibilidad, ni razonamiento sobre el cual pudiera basarse una declaración de compatibilidad con el mercado interior. Además, ningún tercero interesado intentó demostrar la compatibilidad de dichas medidas con el mercado interior.

(448) Sin embargo, la Comisión considera oportuno analizar en qué medida estas ayudas podrían ser declaradas compatibles en virtud de su posible contribución a la apertura de nuevas rutas o nuevas frecuencias. No obstante, debe señalarse que dicho análisis tiene un carácter reiterativo puesto que, al no existir elementos que demuestren la compatibilidad de las ayudas otorgadas por el Estado miembro o los terceros interesados, las ayudas deberían declararse incompatibles.

(449) Las nuevas Directrices indican, respecto a tales ayudas: «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 la 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» ([90]).

(450) 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» ([91]).

(451) La Comisión recuerda que las ayudas en cuestión se concedieron para estimular la creación de nuevas rutas aéreas o aumentar las frecuencias en las rutas existentes o para el mantenimiento de rutas que podían haberse parado. Se trata, por tanto, de ayudas de funcionamiento que persigan el fomento del tráfico aéreo a partir de un aeropuerto regional. A este respecto, conviene recordar que, según la práctica decisoria de la Comisión, las ayudas de funcionamiento no suelen considerarse compatibles con el mercado interior en la medida en que, generalmente, falsean las condiciones de competencia en los sectores en los que se conceden.

([89]) Véase la sentencia del Tribunal de 28 de abril de 1993, Italia/Comisión (C-364/90, Rec. 1993, p. I-02097), apartado 20.
([90]) Véanse las nuevas Directrices, punto 174.
([91]) Punto 85 de las Directrices de 2005.

8.1.3.1. ***Medidas anteriores a la entrada en vigor de las Directrices de 2005***

(452) El contrato de 2003 y los contratos de 2005 se celebraron antes de la publicación de las Directrices de 2005, el 9 de diciembre de 2005 ([92]). Por lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas concedidas antes de dicha fecha, el punto 85 de las Directrices de 2005, así como el punto 174 de las nuevas Directrices remiten a las normas aplicables en el momento en que se concedió la ayuda.

(453) Antes de la adopción de las Directrices de 2005, la Comisión adoptó las Directrices de 1994 ([93]). Sin embargo, estas directrices no abordaban específicamente la problemática de las ayudas de funcionamiento destinadas al fomento del tráfico aéreo a partir de aeropuertos regionales. En efecto, esta problemática surgió gradualmente como consecuencia de la congestión progresiva de algunos de los grandes aeropuertos europeos y el desarrollo de la actividad de las compañías aéreas de bajo coste que, en 1994, aún no eran una realidad. Por consiguiente, la Comisión considera que las Directrices de 1994 tampoco son aplicables al caso que nos ocupa. Por tanto, la Comisión debe examinar la compatibilidad de las ayudas en cuestión directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(454) A este respecto procede señalar que la apreciación de la Comisión en cuanto a este tipo de ayudas estatales se fue perfeccionado a lo largo del tiempo pero mantuvo ciertos puntos invariables. Estos se derivan de los principios generales que rigen la compatibilidad de las ayudas con arreglo a la mencionada disposición del Tratado.

(455) De hecho, en la Decisión relativa al aeropuerto de Manchester, de junio de 1999 ([94]), la Comisión consideró compatibles con las normas que rigen las ayudas estatales unas reducciones de las tasas aeroportuarias concedidas de manera no discriminatoria y limitadas en el tiempo a modo de medidas para fomentar nuevas rutas.

(456) A continuación, en la Decisión de febrero de 2004 relativa al aeropuerto de Charleroi ([95]), la Comisión explicó que «las ayudas operativas al lanzamiento de nuevas rutas aéreas o al aumento de determinadas frecuencias pueden ser un instrumento necesario para el desarrollo de los aeropuertos regionales pequeños. Estas pueden así convencer a las empresas interesadas de que asuman los riesgos de invertir en nuevas rutas. No obstante, para poder declarar esas ayudas compatibles de acuerdo con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, hay que determinar si son necesarias y proporcionadas en relación con el objetivo buscado y si no afectan al comercio de forma contraria al interés común. La Comisión determinó entonces algunas condiciones para poder declarar compatibles esas ayudas de funcionamiento, en particular:

— la ayuda debe contribuir al objetivo de interés comunitario de desarrollar un aeropuerto regional mediante un aumento neto del tráfico en nuevas rutas ([96]),

— la ayuda debe ser necesaria, en el sentido de que no se refiere a una ruta ya explotada por la misma compañía, por otra, o a una ruta similar ([97]),

— la ayuda debe tener un efecto incentivador, en el sentido de que debe contribuir al desarrollo de una actividad que, después de un período determinado, puede llegar a ser rentable, lo que implica que la duración de la ayuda sea limitada ([98]),

— la ayuda debe ser proporcional, es decir, el importe debe vincularse al incremento neto del tráfico ([99]),

— la ayuda debe haberse concedido de manera transparente y no discriminatoria, y no debe combinarse con otros tipos de ayudas.

([92]) Véase la nota 18.
([93]) Directrices de la Comisión relativas a 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).
([94]) Véase la Decisión NN 109/98, de 14 de junio de 1999, «Reino Unido, Manchester Airport».
([95]) Decisión 2004/393/CE de la Comisión, de 12 de febrero de 2004, relativa a las ventajas otorgadas por la Región Valona y Brussels South Charleroi Airport a la compañía aérea Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi (DO L 137 de 30.4.2004, p. 1). Dicha Decisión fue anulada por la sentencia de 17 de diciembre de 2008 en el asunto T-196/04, Ryanair Ltd/Comisión (sentencia «Charleroi»), Rec. 2008, p. II-3643); sin embargo, pone de manifiesto la evolución de la evaluación por la Comisión de las ayudas en cuestión.
([96]) Véanse los apartados 283-297.
([97]) Véanse los apartados 288-309.
([98]) Véanse los apartados 311-317.
([99]) Véanse los apartados 318-325.

(457) Las Directrices de 2005 y las nuevas directrices han detallado esos principios de compatibilidad con precisión, pero no es menos cierto que las ayudas de funcionamiento otorgadas a las compañías aéreas pueden ser declaradas compatibles por la Comisión siempre que contribuyan al desarrollo de aeropuertos de pequeño tamaño mediante un aumento neto del tráfico en nuevas rutas, que la ayuda sea necesaria, en el sentido de que no se refiera a una ruta ya explotada por la misma compañía, por otra o una ruta similar ([100]), que sea limitada en el tiempo y que la ruta para la que se concede la ayuda pueda llegar a ser rentable ([101]), que el importe esté vinculado al desarrollo neto del tráfico, que la ayuda se conceda de manera transparente y no discriminatoria, y que no se combine con otros tipos de ayudas ([102]).

(458) A este respecto, en el apartado 140 de la Decisión de ampliación, la Comisión indicó que examinaría la compatibilidad de estas medidas a la luz de los cinco criterios acumulativos antes citados. Cabe señalar que ni Francia ni ninguna otra parte interesada pusieron en tela de juicio la aplicación de estos criterios.

(459) En conclusión, la Comisión considera que, en el presente caso, procede examinar la compatibilidad del contrato de 2003 y de los contratos de 2005 a la luz de los principios generales anteriormente mencionados.

Contribución al desarrollo de aeropuertos de pequeño tamaño mediante un aumento neto del tráfico en nuevas rutas

(460) El tráfico anual del aeropuerto de Pau en 2003-2005 era de aproximadamente 700 000 pasajeros. La Comisión considera que el aeropuerto tenía, entonces, un tamaño modesto.

(461) La Comisión considera que, por lo que respecta a la nueva ruta Pau-Londres Stansted, el contrato de 2003 se refería a la apertura de una nueva ruta que podía llevar a un incremento neto del tráfico. En cambio, los contratos de 2005 se referían a la continuación de la explotación de la misma ruta, dos años después de su apertura, sin aumento de las frecuencias. En consecuencia, la Comisión considera que los contratos de 2005 no cumplen el requisito relativo al aumento neto del tráfico.

La ayuda no se refiere a una ruta ya explotada por la misma compañía, por otra, o a una ruta similar

(462) Cuando Ryanair abrió la ruta Pau-Londres Stansted en 2003, ninguna compañía aérea explotaba esta ruta.

(463) En cambio, los contratos de 2005 se referían a la ruta Pau-Londres Stansted. Esta ruta ya era explotada por Ryanair desde hacía casi dos años, en el marco del contrato de 2003, con la misma frecuencia que la prevista en el contrato de 2003. Por consiguiente, la Comisión considera que no se cumple la condición antes citada en el caso de los contratos de 2005.

La ayuda debe limitarse en el tiempo y referirse a una ruta que puede llegar a ser rentable

(464) La Comisión constata que, a pesar de la solicitud que le dirigió en este sentido, Francia no ha aportado ningún estudio de viabilidad relativo a la ruta Pau-Londres, objeto de los contratos de 2003 y 2005, que Ryanair habría remitido para justificar la pertinencia de la concesión de ayudas derivadas de los contratos en cuestión. Así pues, sobre la base de los elementos del expediente, se desprende que, desde el punto de vista de las autoridades que concedieron las ayudas en cuestión, no existía ninguna perspectiva clara de que la ruta Pau-Londres pudiera llegar a ser viable sin ayuda en un futuro más o menos próximo. La Comisión destaca a este respecto que los estudios presentados por las autoridades francesas sobre las repercusiones económicas de la existencia de las rutas aéreas operadas por Ryanair analizan el impacto que pueden tener en el desarrollo de la región, pero no incluyen previsiones sobre la viabilidad futura de esas rutas o de otras que pudieran ser operadas por Ryanair en el futuro. Al contrario, el análisis de los distintos contratos firmados con Ryanair demuestra que las ayudas concedidas a Ryanair para estas líneas se fueron incrementando con el paso del tiempo, incluso después de la resolución de los contratos de 2003 y 2005, precisamente para garantizar que fueran lo suficientemente rentables para que Ryanair las mantuviera.

(465) A mayor abundamiento, la Comisión observa que, si bien estas medidas fueron limitadas en el tiempo, la duración de cinco años prevista por cada uno de los contratos, no era ni necesaria ni proporcional a los gastos afrontados por la apertura de una nueva ruta aérea ya que, en el sector aéreo, es normalmente suficiente que la duración de un contrato sea inferior a tres años ([103]).

([100]) Véanse los puntos 71-75 y 79, letras b) y c), de las Directrices de 2005, así como los puntos 139, 140, 141 y 151 de las nuevas Directrices.

([101]) Véanse los puntos 79, letras b), d) e i), de las Directrices de 2005, y 147 de las nuevas Directrices.

([102]) Véanse los puntos 79, letras g) y h), y 80 de las Directrices de 2005, así como los puntos 150, 152 y 153 de las nuevas Directrices.

([103]) Véanse las nuevas Directrices, punto 147.

(466) La Comisión considera por tanto que ni el contrato de 2003 ni los contratos de 2005 cumplen el criterio con arreglo al cual las medidas deben limitarse en el tiempo y referirse a rutas que pudieran ser rentables.

El importe debe vincularse al incremento neto del tráfico

(467) El contrato de 2003 estaba vinculado a la apertura de una nueva ruta diaria entre Pau y Londres, para la que la Comisión considera que el número de pasajeros total anual de 117 275 era previsible (véase el cuadro 7). Este contrato estaba, por tanto, vinculado a un incremento neto del número de pasajeros, ya que esta ruta no existía antes.

(468) En cambio, los contratos de 2005 no estaban vinculados a la apertura de una nueva ruta sino que se referían a la continuación de la explotación de la ruta preexistente Pau-Londres, sin aumento de las frecuencias. La Comisión considera, por tanto, que los importes de ayuda derivada de los contratos de 2005 no estaban vinculados al incremento neto del tráfico.

La ayuda debe haberse concedido de manera transparente y no discriminatoria, y no debe combinarse con otros tipos de ayudas

(469) Preguntada sobre el cumplimiento de la condición de adjudicación transparente y no discriminatoria, Francia solo aludió a publicaciones efectuadas por la CCIPB en 2007 y 2009, posteriores a los contratos de 2003 y 2005 y, por lo tanto, sin pertinencia para el presente análisis. Se desprende del conjunto del caso que los contratos de 2003 y 2005 fueron negociados bilateralmente, sin transparencia ninguna y sin un proceso que garantizase la ausencia de discriminación, como un concurso público. Las ayudas en cuestión, por tanto, no cumplen el criterio de transparencia y no discriminación.

Conclusión

(470) De lo anterior se desprende que la Comisión considera que el contrato de 2003 y los contratos de 2005 constituyen ayudas ilegales incompatibles con el mercado interior.

8.1.3.2. ***Medidas posteriores a la entrada en vigor de las Directrices de 2005***

(471) La Comisión aplica las Directrices de 2005 a los contratos celebrados después de la entrada en vigor de las mismas.

(472) El punto 27 de las Directrices de 2005 establece que las ayudas de funcionamiento concedidas a las compañías aéreas (como las ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas) solo pueden ser declaradas compatibles con el mercado interior en casos excepcionales y bajo estrictas condiciones en las regiones europeas más 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.

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

(474) Igual que para las medidas anteriores a la entrada en vigor de las Directrices de 2005, 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 ningún otro fundamento.

(475) Teniendo en cuenta las condiciones establecidas en el punto 79 de las Directrices de 2005, letras a) a l), la Comisión señala lo siguiente en los considerandos 476 a 480.

(476) Se cumplen determinados criterios, como los que figuran en el punto 79, letras a) y b), de las Directrices de 2005, relativos a la tenencia de una licencia de explotación por parte de la compañía aérea y la categoría del aeropuerto.

(477) El criterio establecido en el punto 79, letra h) (Adjudicación no discriminatoria) de las Directrices de 2005 dice lo siguiente: «todo ente público que prevea conceder en beneficio de una compañía aérea, a través de un aeropuerto o de otra manera, ayudas a la puesta en marcha de una nueva ruta, deberá hacer público su proyecto con antelación y publicidad suficientes para permitir que todas las compañías aéreas interesadas puedan proponer sus servicios». La Comisión observa que, en el presente caso, los contratos fueron negociados directamente con las compañías aéreas interesadas, sin publicidad ninguna. Se trata, por tanto, de una adjudicación sin licitación, cuando otras compañías aéreas potencialmente interesadas habrían podido presentar su candidatura para la explotación de las rutas, en los mismos términos, con el fin de beneficiarse de la ayuda de puesta en marcha.

(478) No obstante, la Comisión observa que la CCIPB publicó anuncios en el diario Air & Cosmos ([104]) en 2007 y 2009, para instar a las compañías aéreas interesadas a prestar nuevos servicios a cambio de una ayuda a la puesta en marcha. Sin embargo, Francia indicó que dichos procedimientos habían sido infructuosos, lo que llevó la CCIPB «a negociar directamente con determinadas compañías». Por consiguiente, las ayudas ilegales identificadas en el marco del presente examen no derivan de la publicación de los anuncios citados anteriormente sino de negociaciones bilaterales. Por consiguiente, no se cumple el criterio previsto en la letra h).

(479) Por lo que se refiere al criterio establecido en la letra i) (Plan de negocios que acredite la viabilidad y análisis de la repercusión de la nueva ruta en las líneas competidoras) del punto 79 de las Directrices de 2005, la Comisión solicitó de Francia que indicase si esos planes de negocios se habían llevado a cabo y, en caso afirmativo, que enviase copias de los mismos. Ni Francia ni ningún tercero interesado hicieron constar la existencia de tales planes de negocios. Por lo tanto, no se cumple el criterio establecido en la letra i).

(480) En relación con el criterio establecido en el punto 79, letra j) (Publicidad) de las Directrices de 2005, estipula que las autoridades públicas competentes publicarán la lista de rutas subvencionadas indicando, para cada una, la fuente de financiación pública, la compañía beneficiaria, la cuantía de la ayuda abonada y el número de pasajeros afectados. En el presente caso, Francia confirmó que la lista de las rutas y de las compañías beneficiarias de incentivos financieros o de pagos por marketing no se había publicado cada año. Por tanto, no se cumple el criterio establecido en el punto 79, letra j), de las Directrices de 2005.

Conclusión

(481) Los distintos contratos y cláusulas adicionales celebrados por la CCIPB con Ryanair, AMS y Transavia, objeto del procedimiento de investigación formal, constituyen todos ayudas estatales ilegales e incompatibles con el mercado interior.

8.2. *MEDIDAS EN FAVOR DEL GESTOR DEL AEROPUERTO*

(482) Entre 2000 y 2010, la CCIPB recibió de distintas autoridades públicas, subvenciones de equipamiento por un importe total de aproximadamente 17,8 millones EUR. Además, recibió una subvención de 3,521 millones EUR destinada a cubrir los gastos que, según las autoridades francesas, correspondían a funciones propias del Estado ejecutadas por el aeropuerto (en lo sucesivo, «las subvenciones relativas a las funciones propias del Estado») ([105]).

8.2.1. EXISTENCIA DE UNA AYUDA A TENOR DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

(483) 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».

(484) Para que una medida sea considerada ayuda estatal, es preciso que se cumplan las siguientes condiciones de manera acumulativa: 1) la medida en cuestión debe ser financiada mediante recursos estatales y ser imputable al Estado; 2) otorga una ventaja económica; 3) esta ventaja es selectiva; 4) la medida en cuestión falsea o amenaza falsear la competencia y puede afectar a los intercambios entre Estados miembros, y 5) el beneficiario es una empresa a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que supone que ejerce una actividad económica.

(485) Para determinar si las subvenciones mencionadas en los considerandos 88 a 108 constituyen ayudas estatales, en primer lugar ha de comprobarse si su beneficiario, el gestor del aeropuerto de Pau, ejercía una actividad económica en el momento en que se le concedió la ayuda. La Comisión examinará esta cuestión con carácter preliminar, antes de analizar sucesivamente las subvenciones relativas a las funciones propias del Estado y las subvenciones de equipamiento para determinar si constituyen ayudas estatales.

8.2.1.1. ***Conceptos de empresa y de actividad económica***

(486) Como explicó la Comisión en las nuevas Directrices ([106]), desde la fecha de la sentencia «Aéroports de Paris» (12 de diciembre de 2000), la explotación y construcción de infraestructuras aeroportuarias deben considerarse dentro del ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales. Por el contrario, antes de dicha sentencia, debido a la incertidumbre que existía en aquel momento, los poderes públicos podían considerar legítimamente que la financiación de las infraestructuras aeroportuarias no constituía una ayuda estatal y que, en consecuencia, tales medidas no necesitaban ser notificadas a la Comisión. De ello se desprende que la Comisión no puede cuestionar ahora, basándose en las normas sobre ayudas estatales, las medidas de financiación concedidas antes del 12 de diciembre de 2000.

([104]) Véase el considerando 132.
([105]) Véase el cuadro 3.
([106]) Puntos 28 y 29.

(487) Por otra parte, como también se indica en las nuevas Directrices ([107]), no todas las actividades de un aeropuerto tienen necesariamente un carácter económico. Las actividades cuya responsabilidad, en principio, incumbe al Estado en el ejercicio de sus competencias oficiales como poder público, no son de carácter económico ni entran, en general, en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales.

(488) Según el cuadro 4, las subvenciones de equipamiento concedidas en 2004 y 2009 se utilizaron para financiar inversiones relativas a la pista, la pista de rodaje, el balizamiento y el aparcamiento. Esos equipos e infraestructuras son objeto de explotación comercial por la CCIPB, que es el operador del aeropuerto y factura tasas a los usuarios de dichos activos. Así pues, esas inversiones son inherentes a la actividad comercial del gestor del aeropuerto. Las subvenciones de equipamiento concedidas en 2004 y 2009 fueron, pues, atribuidas a actividades económicas. Por otra parte, fueron concedidas después del 12 de diciembre de 2000. Según los conceptos de empresa y de actividad económica, por tanto, pueden entrar en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales.

(489) En cambio, las subvenciones para bienes de equipamiento concedidas en 1999 y 2000, que se mencionan en el cuadro 4 y sirvieron para financiar inversiones relativas a las terminales de mercancías y pasajeros, al material para pistas y a la central de cogeneración fueron concedidas antes del 12 de diciembre de 2000. Por consiguiente, la Comisión no debe examinar estas medidas en el marco de la presente Decisión.

(490) Las subvenciones abonadas por el Consejo General de los Pirineos Atlánticos de 2000 a 2005 para el reembolso del capital de un préstamo suscrito por la CCIPB por un importe de 779 000 EUR ([108]) están incluidas en un Protocolo sobre el plan de financiación del aeropuerto de Pau celebrado el 5 de noviembre de 1990. Dicho Protocolo recogía un compromiso irrevocable por parte de las autoridades públicas de reembolsar la deuda en cuestión. Dado que este Protocolo es anterior a la sentencia «Aéroports de Paris», la Comisión no debe examinar los pagos efectuados en aplicación del mismo con arreglo a las normas sobre ayudas estatales.

(491) La Comisión examina en el apartado 8.2.1.2 en qué medida las subvenciones relativas a las funciones propias del Estado sirvieron efectivamente para financiar actividades que, en principio, incumben al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas de poder público.

8.2.1.2. ***Subvenciones relativas a las funciones propias del Estado***

(492) Como se indica en el cuadro 3, el objeto del procedimiento de investigación formal incluye subvenciones del FIATA, así como subvenciones que sirvieron para financiar varias inversiones, a saber, locales y vehículos del servicio de seguridad y lucha contra incendios de aeronaves (SSLIA) y tomógrafos ([109]). Estas subvenciones fueron concedidas con arreglo al sistema general de financiación de las misiones propias del Estado en los aeropuertos franceses, que se describen en el apartado 4.3.2.

(493) Como se recordó anteriormente, según las nuevas Directrices y la jurisprudencia, las actividades cuya responsabilidad, en principio, incumbe al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas de poder público, no son de carácter económico ni entran, en general, en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales. Según las nuevas Directrices, se considera, en general, que actividades como el control del tráfico aéreo, la policía, la aduana, 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 ([110]).

(494) Por otra parte, las nuevas Directrices precisan que, para no ser constitutiva de ayuda estatal, la financiación pública de esas actividades no económicas debe limitarse estrictamente a la compensación de los gastos 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 normal, en virtud de un ordenamiento jurídico determinado, que algunos aeropuertos civiles tengan que sufragar ciertos gastos inherentes a su explotación, a diferencia de otros aeropuertos civiles, estos últimos podrían beneficiarse de una ventaja, independientemente de que dichos gastos estén o no vinculados a una actividad considerada, en general, sin carácter económico ([111]).

([107]) Puntos 34 y 35.
([108]) Véase la penúltima línea del cuadro 3.
([109]) Véanse la primera y la segunda líneas del cuadro 3.
([110]) Punto 35.
([111]) Puntos 36 y 37.

(495) Las actividades financiadas por el sistema general de financiación de las misiones propias del Estado en los aeropuertos franceses, descritas en el apartado 4.3.2, entran dentro de la protección de la aviación civil contra los actos de intervención ilícita ([112]), de las misiones de policía ([113]), del salvamento y la lucha contra incendios ([114]) de la seguridad del tráfico aéreo ([115]), así como de la protección del medio humano y natural ([116]). Dichas actividades pueden legítimamente considerarse competencias del Estado en el ejercicio de sus prerrogativas oficiales de poder público. Por consiguiente, Francia puede, legítimamente, considerar que estas misiones incumben al Estado y, por tanto, no tienen carácter económico desde el punto de vista de la legislación aplicable a las ayudas estatales. También puede planificar una financiación pública destinada a compensar los gastos asumidos por los gestores de aeropuertos para efectuar dichas misiones, en la medida en que estas recaen en ellos según la legislación nacional, siempre que dicha financiación no dé lugar ni a una compensación excesiva ni a discriminaciones entre los aeropuertos.

(496) Ahora bien, se desprende de la descripción que figura en el apartado 4.3.2 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.

(497) Además, este sistema se aplica a todos los aeropuertos civiles franceses, tanto en lo que se refiere al tipo de 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 del Estado, no deja la financiación de estas misiones a su cargo, sino al del Estado. De este modo, la compensación con fondos públicos de los gastos relativos a estas misiones no lleva a aliviar gastos que deberían sufragar normalmente los gestores de aeropuertos, con arreglo al ordenamiento jurídico francés.

(498) Por tanto, los fondos recibidos por los gestores de aeropuertos franceses en aplicación de este sistema no constituyen ayudas estatales.

(499) De este modo, las subvenciones relativas a las funciones propias del Estado, mencionadas en la segunda y la tercera líneas del cuadro 3, que sirvieron para financiar inversiones en materia de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, de salvamento y de lucha contra incendios en las aeronaves, no constituyen ayudas estatales.

8.2.1.3. ***Subvenciones para bienes de equipamiento concedidas en 2004 y 2009***

(500) Queda por examinar si las subvenciones para bienes de equipamiento concedidas en 2004 y 2009 constituyen ayudas estatales. Estas subvenciones se presentan en el cuadro 13 a continuación.

Cuadro 13

Inversiones y subvenciones para bienes de equipamiento de 2004 y 2009

(millones EUR)

Entidades que concedieron las subvenciones de equipamiento	Año de concesión	Tipo de inversión	Importe total abonado	Importe total de la inversión
Consejo General de los Pirineos Atlánticos Consejo Regional de Aquitania Unión Europea (FEDER)	2004	Obras en pista de rodaje	1,6	2,6

([112]) La inspección y control del equipaje de bodega, la inspección y control de pasajeros y equipaje de mano y el control de los accesos comunes a la zona reservada entran dentro de esta categoría.
([113]) El control automatizado en las fronteras por identificación biométrica entra dentro de esta categoría.
([114]) Como se indicó en el considerando 493, estas tres categorías constan expresamente en las nuevas Directrices como ejemplos de actividades no económicas.
([115]) La prevención del peligro que supone la fauna silvestre entra dentro de esta categoría.
([116]) Las medidas de control medioambientales entran dentro de esta categoría.

(millones EUR)

Entidades que concedieron las subvenciones de equipamiento	Año de concesión	Tipo de inversión	Importe total abonado	Importe total de la inversión
Sindicato mixto del aeropuerto de Pau Pyrénées	2009	Rehabilitación de pistas y baliza-miento Ampliación aparca-miento	4,1	5,1
Total			5,8	7,7

Recursos estatales e imputabilidad al Estado

(501) El Consejo General de los Pirineos Atlánticos concedió a la CCIPB subvenciones financiadas mediante recursos del departamento de los Pirineos Atlánticos, ente local descentralizado. Recuérdese que los recursos en cuestión son recursos estatales. En efecto, los recursos de los entes locales se consideran recursos estatales a efectos de la aplicación del artículo 107 del TFUE ([117]). Por otra parte, las decisiones adoptadas por dichos entes son imputables al Estado de la misma manera que las medidas adoptadas por el Gobierno central ([118]).

(502) Lo mismo ocurre con las subvenciones recibidas del Consejo Regional de Aquitania y del Sindicato mixto, que es una asociación de entes locales totalmente controlado por ellos mismos.

(503) Por otra parte, las obras en la pista de rodaje fueron financiadas parcialmente por el FEDER. Ahora bien, se considera que la financiación por el FEDER equivale a recursos estatales y es imputable al Estado puesto que su beneficio se concede bajo el control del Estado miembro de que se trate ([119]).

(504) Las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 fueron, por tanto, financiadas íntegramente con recursos estatales y son imputables al Estado, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

Ventaja selectiva para el gestor del aeropuerto

(505) Para apreciar si una medida estatal constituye una ayuda, debe determinarse si la empresa beneficiaria recibe una ventaja económica que le evite soportar gastos que normalmente deberían gravar sus recursos financieros propios, si se beneficia de una ventaja de la que no se habría beneficiado en condiciones normales de mercado ([120]) o bien si la medida en cuestión puede considerarse como una compensación por el cumplimiento de obligaciones de servicio público que se ajuste a las condiciones de la sentencia Altmark ([121]).

(506) Por lo que respecta a este último punto, hay que señalar en primer lugar que Francia no indicó claramente que, en su opinión, el gestor del aeropuerto de Pau era responsable de la prestación de un auténtico servicio de interés general. En sus comentarios sobre la Decisión de ampliación del procedimiento, Francia se limitó a indicar a este respecto que «al no existir base legal claramente aplicable en aquel momento (antes de la publicación de las Directrices de 2005), las autoridades francesas pudieron considerar legítimamente que la financiación de infraestructuras aeroportuarias que se decidió entonces constituía una medida de política de ordenación del territorio, que este aeropuerto cumplía globalmente una misión de interés económico general y que ésta no entraba dentro del régimen de las ayudas estatales» ([122]).

([117]) Sentencia de 12 de mayo de 2011 en los asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, Région Nord-Pas de Calais, Rec. 2011, p. II-01999, apartado 108.

([118]) Sentencia del Tribunal General de 6 de marzo de 2002 en los asuntos acumulados T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rec 2002, p. II-1330, apartado 142.

([119]) Por lo que se refiere a la cualificación de los recursos del FEDER como ayuda estatal, véase por ejemplo la Decisión de la Comisión en el asunto N 514/06 South Yorkshire Digital Region Broadband Project, considerando 29, y la Decisión de la Comisión en el asunto N 44/10, Development of Infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the City Center, considerandos 69 a 70.

([120]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión (C-301/87, Rec. 1990, p. I-307, apartado 41).

([121]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark («Altmark»)* (C-280/00, Rec. 2003, p. I-7747).

([122]) Punto 13, apartado 1.

(507) Francia añadió: «Las autoridades francesas consideran que los aeropuertos con menos de 1 millón de pasajeros anuales deberían considerarse en su conjunto como SIEG, habida cuenta de su importante función en materia de ordenación del territorio, de desarrollo económico y social para su región y de la interrelación de sus actividades. Consideran asimismo que estos aeropuertos tienen una repercusión limitada en el mercado común. Por tanto, consideran que la financiación que se les ha proporcionado no debe considerarse como ayudas estatales o que debería declararse compatible con el mercado común y exenta de notificación en virtud de la Decisión de la Comisión de 28 de noviembre de 2005 relativa a la aplicación del artículo 106, apartado 2, del TFUE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a determinadas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general, que estuvo en vigor hasta el 20 de diciembre de 2011» ([123]).

(508) En cualquier caso, la Comisión considera que estas justificaciones no bastan para fundamentar la conclusión de que el gestor del aeropuerto de Pau se hace cargo de la gestión de un auténtico servicio de interés económico general. Como se indica en las nuevas Directrices ([124]), la Comisión considera que es posible, en casos debidamente justificados, considerar la gestión de un aeropuerto en su conjunto como un servicio de interés económico general. No obstante, la Comisión considera que solo puede ser así en caso de que una parte de la zona potencialmente servida por el aeropuerto esté, en ausencia del mismo, aislada del resto de la Unión en una medida que afectase su desarrollo social y económico.

(509) A la luz de este principio, no cabe suponer que la gestión de cualquier aeropuerto francés de menos de un millón de pasajeros al año es un auténtico servicio de interés económico general. Corresponde a Francia apreciar la situación específica de los aeropuertos que entran en esta categoría y presentar este análisis a la Comisión si desea defender la tesis de que la gestión de este aeropuerto corresponde a un servicio de interés económico general. Solo en estas circunstancias la Comisión podría comprobar, caso por caso, si Francia no cometió un error manifiesto de apreciación al atribuir al aeropuerto en cuestión la calificación de servicio de interés económico general.

(510) En el presente caso no se presentó ningún análisis específico de este tipo para el aeropuerto de Pau. Además, habida cuenta de la proximidad del aeropuerto de Tarbes, situado a 50 km y menos de 40 minutos de carretera, no es posible afirmar que, sin el aeropuerto de Pau, parte de la zona potencialmente servida por el aeropuerto estaría aislada del resto de la Unión en una medida que perjudicaría su desarrollo social y económico. Apoyar esta tesis sería un error manifiesto de apreciación de la calificación.

(511) Según la Comunicación de la Comisión 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 ([125]), para que se cumpla el primer requisito de la sentencia Altmark, la misión de servicio público debe atribuirse mediante uno o varios actos que, según la legislación de los Estados miembros, podrán adoptar la forma de actos legislativos o reglamentarios o bien de contratos. Además, el acto o la serie de actos deben especificar como mínimo el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público, la empresa y, si procede, el territorio afectado, 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 reembolso de las posibles compensaciones excesivas, así como la forma de evitar estas últimas. Los únicos documentos aportados por Francia que podrían cumplir esta función son la orden de 1965 ([126]) y sus sucesivas cláusulas adicionales, en la medida en que imponen a la CCIPB diversas obligaciones de explotación (incluso en puntos como los horarios de apertura o la igualdad de trato de los usuarios), de limpieza, de mantenimiento y acondicionamiento, durante un tiempo determinado. No obstante, ninguno de dichos actos establece las modalidades de cálculo y de revisión de un posible mecanismo de compensación financiera.

(512) Así pues, la Comisión considera, sobre la base de los elementos del expediente, que la gestión del aeropuerto de Pau no puede considerarse un auténtico servicio de interés económico general.

(513) Aun suponiendo que así fuera, las subvenciones de equipamiento objeto del presente examen no dejarían de incumplir los requisitos acumulativos de la sentencia Altmark. En efecto, se trata de varias subvenciones puntuales abonadas en distintos momentos para cubrir los gastos de inversiones que resultaron necesarias en aquel entonces. Estas subvenciones no derivan, por tanto, de un mecanismo de compensación que se habría establecido de manera objetiva, transparente y *ex ante*, es decir, cuando las autoridades públicas encargaron a la CCIPB la gestión del aeropuerto o con motivo de actos que renovaran o precisaran las modalidades de esta gestión. Estas subvenciones no cumplen, pues, el segundo requisito de la sentencia *Altmark*, que dice lo siguiente: «los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente, para evitar que ésta confiera una ventaja económica que pueda favorecer a la empresa beneficiaria frente a las empresas competidoras.» ([127]).

([123]) Punto 13, apartado 3.
([124]) Punto 72.
([125]) DO C 8 de 11.1.2012, p. 4, punto 52.
([126]) Véase el considerando 27.
([127]) Véase la sentencia Altmarck, citada anteriormente en la nota 121 a pie de página, apartado 90.

(514) En la medida en que las subvenciones de equipamiento en cuestión no cumplen los requisitos de la sentencia Altmark, queda por comprobar, como se indicó anteriormente, si fueron concedidas en condiciones normales de mercado.

(515) A este respecto, cabe recordar que «los fondos que el Estado pone a disposición de una empresa, directa o indirectamente, en circunstancias que corresponden a las condiciones normales de mercado, no pueden ser considerados como ayudas de Estado» ([128]).

(516) Para determinar si las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 fueron concedidas en condiciones normales de mercado, conviene aplicarles el principio del operador privado en una economía de mercado. Se trata de apreciar si, en el momento de su concesión, los entes públicos podían esperar un rendimiento financiero, excluyendo de este análisis, como tales, los beneficios previstos en términos de desarrollo económico local.

(517) En el presente caso, la Comisión observa en primer lugar que la CCIPB gestiona el aeropuerto en el marco de una concesión que expira en 2015. La propiedad de este aeropuerto, que fue inicialmente del Estado, se transfirió al Sindicato Mixto el 1 de enero de 2007. La CCIPB, por tanto, no es propietaria ni de los terrenos ni de la infraestructura.

(518) En sus comentarios, la CCIPB afirmó, a este respecto, sobre las subvenciones de equipamiento que: «estas cantidades corresponden a inversiones realizadas por los propietarios de la infraestructura aeroportuaria para su mantenimiento y mejora; por tanto, estas inversiones se realizaron en beneficio exclusivo de sus propietarios. En cambio, estas cantidades no constituyen ninguna ventaja económica para la CCIPB en su calidad de gestora del aeropuerto.» (notas omitidas). La CCIPB añade: «Así, las subvenciones de equipamiento pagadas por la autoridad adjudicadora y los entes locales participan, naturalmente, en su calidad de propietarios de la infraestructura aeroportuaria, en el marco de dicha delegación de servicio público, para obras de adecuación a las normas, mantenimiento y mejora del servicio público aeroportuario, a fin de valorizar su patrimonio. Por lo tanto, se trata de inversiones que incumben, naturalmente, al propietario del servicio público y no al que lo explota.»

(519) No obstante, se desprende de la información del expediente que en el sistema de la delegación, le incumbe precisamente a la CCIPB y no al propietario público, financiar las inversiones necesarias. Así, la orden de 1965, que estableció la delegación, atribuye claramente al concesionario el establecimiento, acondicionamiento y mantenimiento de las obras, edificios, instalaciones y materiales. Francia lo confirmó en los siguientes términos: «las inversiones necesarias para la adecuación a las normas, renovación, mantenimiento, ampliación o modernización del aeropuerto recaen en el concesionario.».

(520) Francia observó a este respecto que la cláusula adicional de 8 de noviembre de 2001 («la tercera cláusula adicional») a la orden de 1965 no había cuestionado la economía de la concesión, en particular en materia de financiación de las inversiones vinculadas al mantenimiento y a la renovación del aeropuerto. Además, observó que la cláusula adicional de 3 de marzo de 2010 («la cuarta cláusula adicional»), celebrada entre el Sindicato Mixto y la CCIPB tras la transferencia de propiedad que tuvo lugar en 2007, tampoco había cuestionado la economía de la concesión, e igual que las cláusulas adicionales anteriores, imputaba al concesionario las inversiones necesarias para su actividad ([129]).

(521) De esta forma, como lo demuestra el estudio de la orden de 1965 y de sus cláusulas adicionales, como lo confirma Francia y en contra de lo que sugiere la CCIPB, corresponde efectivamente a esta última realizar y financiar inversiones como las que fueron objeto de las subvenciones de equipamiento en cuestión.

(522) Por otra parte, al otorgar subvenciones de equipamiento en 2004 y 2009, los diferentes entes públicos implicados no podían esperar un rendimiento de la inversión que pudiera satisfacer un operador privado en una economía de mercado que hubiera actuado en su lugar. En efecto, los terrenos e infraestructuras pertenecían al Estado en 2004, y al Sindicato Mixto en 2009. Ahora bien, para cada uno de esos dos propietarios públicos, el único ingreso generado por el aeropuerto de Pau era una tasa de ocupación mínima de 100 francos anuales hasta 2010, que se convirtieron en 100 EUR anuales en esa fecha. Las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no dieron lugar a ningún aumento de esta tasa de ocupación, cuyo importe fijó la orden de 1965 y que fue revisado por algunas de sus cláusulas adicionales. Así, ni el Estado ni el Sindicato Mixto podían, en su calidad de propietarios, esperar que las

([128]) Sentencia Stardust Marine de 16 de mayo de 2002, citada anteriormente en la nota 36, apartado 69.

([129]) La cuarta cláusula adicional precisa el régimen de los «bienes devueltos» de la concesión, que incluyen la totalidad de los bienes muebles e inmuebles puestos a disposición del concesionario por la autoridad adjudicadora. Los bienes devueltos incluyen los terrenos, construcciones, edificios, instalaciones, redes y obras intelectuales necesarias para la explotación del aeropuerto, renovados o elaborados por el concesionario durante la delegación, así como los bienes muebles necesarios para la explotación del aeropuerto, renovados o elaborados por el concesionario durante la delegación. Según la cuarta cláusula adicional, dichos bienes deben volver obligatoriamente y de forma gratuita a la autoridad adjudicadora en perfecto estado de conservación tras la expiración del contrato de concesión. La cuarta cláusula adicional precisa también que, al final de la concesión, la autoridad adjudicadora se hará cargo de los gastos de intereses y amortización de los empréstitos contraídos regularmente por el concesionario para realizar el equipamiento de la concesión, y reembolsará al concesionario los anticipos que este último hubiera podido hacer con cargo a sus recursos propios o el valor no amortizado de las instalaciones que hubiera realizado con los mismos recursos, si este reembolso no pudo efectuarse mediante imputación al capital de explotación del aeropuerto. Estas disposiciones financieras, aplicables al final de la concesión, no cuestionan el hecho de que el coste de las inversiones necesarias para el funcionamiento del aeropuerto debe incumbir al concesionario en el momento en que dichas inversiones se realizan.

subvenciones de inversión concedidas en 2004 y 2009, respectivamente, pudieran dar lugar a un rendimiento de la inversión tangible, al menos hasta la expiración de la concesión, prevista para 2015. Por otra parte, ningún elemento del expediente sugiere que el Estado o el Sindicato Mixto hubieran podido esperar, en 2004 y 2009 respectivamente, que estas subvenciones de equipamiento dieran lugar a una valoración de los activos que pudiera producir un rendimiento de la inversión para estas dos entidades bajo la vigencia de la nueva concesión, a partir de 2016. En particular, Francia no aportó ninguna indicación sobre las previsiones del Estado o del Sindicato Mixto en cuanto a la economía de la futura concesión y a las eventuales tasas que el propietario del aeropuerto podía esperar de ella.

(523) En cuanto a las entidades públicas que participaron en la financiación de las subvenciones en cuestión sin ser, en el momento de su concesión, propietarios de los terrenos ni de las infraestructuras, ya sea directa o indirectamente a través del Sindicato Mixto, no podían esperar tampoco, *a fortiori*, un rendimiento de la inversión que pudiese garantizar la rentabilidad de sus gastos de inversión. Esta observación se aplica al Consejo General de los Pirineos Atlánticos y al Consejo Regional de Aquitania, que no eran propietarios del aeropuerto en el momento en que decidieron contribuir, en 2004, a la financiación de las obras en la pista de rodaje.

(524) Cabe señalar, por otra parte que, según Francia, «la decisión de los entes públicos de invertir no se basa únicamente en perspectivas de rentabilidad directa y la CCIPB solo abona un canon simbólico. La elección de los entes de invertir se basa en el beneficio esperado a medio plazo para la región en términos de desarrollo económico y turístico». Esta afirmación confirma que las entidades públicas no esperaban que sus inversiones produjeran para ellas ninguna rentabilidad. Como los únicos beneficios esperados por las autoridades están relacionados con el desarrollo económico y turístico, un operador privado en una economía de mercado actuando en su lugar no los habría tenido en cuenta. Esto sugiere que el principio del operador privado en una economía de mercado ni siquiera es aplicable a las subvenciones de equipamiento en cuestión.

(525) A la vista de lo anterior, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no cumplen el criterio del operador privado en una economía de mercado. Estas subvenciones redujeron el coste de las inversiones que hubiera tenido que soportar la CCIPB sin perspectivas de rendimiento de la inversión suficiente para los entes que concedieron dichas subvenciones. Además, en la medida en que dichas ventajas beneficiaron a una sola empresa, son selectivas.

8.2.1.4. ***Repercusión en los intercambios en la Unión y en la competencia***

(526) La CCIPB, en su condición de gestora del aeropuerto de Pau, compite particularmente con los otros aeropuertos principales y, en particular, con los aeropuertos que prestan servicio en la misma zona de influencia. A este respecto, la Comisión observa que el aeropuerto de Tarbes-Lourdes-Pyrénées se encuentra a 50 km del aeropuerto de Pau y propuso también vuelos con destino a Londres a partir de 2009. El aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne también se encuentra a menos de 100 km del aeropuerto de Pau y propone vuelos con destino a Charleroi, Londres Stansted, Manchester y otros destinos en el Reino Unido. Una ayuda concedida a la CCIPB podría falsear la competencia. Como el mercado de servicios aeroportuarios y el del transporte aéreo son mercados abiertos a la competencia dentro de la Unión, la ayuda puede también afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(527) De manera más general, hay que señalar que 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 a los clientes potenciales que pueden esperar en estas rutas, y también las características de los aeropuertos situados en los extremos de las rutas.

(528) 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, o 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 podrían utilizarse para mantener las tasas aeroportuarias a un nivel artificialmente bajo para atraer compañías aéreas y, por tanto, crear un falseamiento importante de la competencia ([130]).

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

(530) De todos estos elementos se desprende que las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009, al conferir una ventaja económica a la CCIPB, pueden haber reforzado la posición de esta con respecto a otros gestores de aeropuertos europeos. Por consiguiente, estas subvenciones pueden haber falseado la competencia y afectado a los intercambios entre Estados miembros.

([130]) Véanse las nuevas Directrices, punto 43.

8.2.1.5. ***Conclusión sobre la existencia de una ayuda***

(531) Por las razones expuestas en los considerandos 483 a 530, las subvenciones de equipamiento concedidas a la CCIPB en 2004 y 2009 constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

8.2.2. CARÁCTER ILEGAL DE LAS AYUDAS

(532) Las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 se aplicaron sin ser notificadas.

(533) Tal como se señaló anteriormente, Francia indicó en sus observaciones que consideraba que los aeropuertos con menos de un millón de pasajeros anuales deberían ser globalmente considerados servicios de interés económico general y, por consiguiente, los fondos que se les han concedido no deberían considerarse ayudas estatales o deberían declararse compatibles con el mercado interior y quedar exentos de notificación al amparo de lo dispuesto en la Decisión SIEG de 2005.

(534) Ahora bien, como se dijo anteriormente, la Comisión considera, sobre la base de los elementos del expediente, que la gestión del aeropuerto de Pau no puede considerarse un auténtico servicio de interés económico general. Por esta razón, las subvenciones de 2004 y 2009 no podían quedar exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE sobre la base de la Decisión SIEG de 2005.

(535) Además, como se dijo anteriormente, estas subvenciones no derivan de un mecanismo de compensación que se habría establecido de manera objetiva, transparente y *ex ante*, es decir, cuando las autoridades públicas encargaron a la CCIPB la gestión del aeropuerto o con motivo de actos que renovaran o precisaran las modalidades de esta gestión. Así, estas subvenciones no cumplen el criterio establecido en el artículo 4, letra d), de la Decisión SIEG según el cual el acto o actos de atribución de la gestión de un servicio de interés económico general deben indicar los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación. Es la segunda razón por la cual las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no pueden quedar exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE sobre la base de la Decisión SIEG de 2005.

(536) A la vista de lo anterior, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 constituyen ayudas ilegales.

8.2.3. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

(537) Como se explicó anteriormente, las subvenciones de equipamiento concedidas en 2004 y 2009 atenuaron los gastos de inversión que, normalmente, tenían que haber correspondido a la CCIPB. Por tanto, constituyen ayudas a la inversión. Por otra parte, se concedieron antes del 4 de abril de 2014, fecha de entrada en vigor de las nuevas Directrices. Según esa, la Comisión aplica a las ayudas ilegales a la inversión concedidas a los aeropuertos las normas en vigor en el momento de su concesión ([131]).

(538) Por lo que respecta a la subvención de 2009, las Directrices de 2005 estaban vigentes en el momento de su concesión y, por consiguiente, este texto es el que debe aplicarse. La subvención de 2004, en cambio, se concedió antes de la entrada en vigor de las Directrices de 2005, en una época en la que no existía un criterio específico de compatibilidad para las ayudas a la inversión en favor de los aeropuertos. Por tanto, la Comisión debe evaluar esta subvención directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, teniendo en cuenta su práctica decisoria al respecto. Procede recordar que la práctica decisoria de la Comisión en cuanto a la evaluación de la compatibilidad de las ayudas concedidas a los gestores de aeropuertos fue consolidada por las Directrices de 2005. Por lo tanto, la Comisión considera que debe examinarse la compatibilidad de la subvención de 2004 con el mercado interior a la luz de los criterios establecidos en las Directrices de 2005.

(539) Así pues, basándose en las Directrices de 2005 ([132]), la Comisión analizó las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 a la luz de los siguientes criterios:

— la construcción y explotación de la infraestructura responden a un objetivo de interés general claramente definido (desarrollo regional, accesibilidad...),

— la infraestructura es necesaria y proporcional al objetivo fijado,

— la infraestructura ofrece perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo, en especial por lo que respecta al uso de las infraestructuras existentes,

([131]) Véanse las nuevas Directrices, punto 173.
([132]) Punto 61.

— el acceso a la infraestructura está abierto a todo posible usuario en condiciones de igualdad y sin discriminación,

— el desarrollo de los intercambios no queda afectado en una forma contraria al interés de la Unión.

(540) Además, aparte de la necesidad de respetar los criterios expuestos en el considerando 539, las ayudas estatales en favor de los aeropuertos, como cualquier otra ayuda estatal, deben ser necesarias para alcanzar el objetivo fijado y proporcionales al mismo para ser declaradas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. La Comisión analizará, por tanto, el cumplimiento de estos criterios de necesidad y proporcionalidad además de los anteriores criterios de las Directrices de 2005.

(541) Con carácter preliminar, la Comisión señala que, según las Directrices de 2005, los gastos admisibles para la ayuda a la inversión en favor de un aeropuerto deben limitarse a los gastos de inversión en infraestructuras aeroportuarias propiamente dichas (pistas, terminales, plataformas, etc.) o de apoyo directo (instalaciones contra incendios, equipos de seguridad o de protección). Los gastos subvencionables deben, en cambio, excluir los gastos relativos a las actividades comerciales no directamente relacionadas con las actividades básicas del aeropuerto, como la construcción, financiación, explotación y alquiler de locales y bienes inmuebles, no solo para las oficinas y el almacenamiento sino también para los hoteles y las empresas industriales en el recinto del aeropuerto, así como las tiendas, los restaurantes y los aparcamientos.

(542) La subvención de 2004 se destinó íntegramente a financiar obras en la pista de rodaje. La totalidad de los gastos de inversión de estas obras podía optar a una ayuda a la inversión con arreglo a las Directrices de 2005 ya que la pista de rodaje es una infraestructura aeroportuaria. La subvención de 2009, por su parte, se concedió para contribuir a financiar una serie de inversiones destinadas a la pista y al balizamiento así como, por una pequeña parte de los gastos totales de inversión ([133]), una ampliación del aparcamiento de coches. La pista y el balizamiento forman parte de las infraestructuras aeroportuarias. Por lo tanto, los gastos de inversión relativos a estas infraestructuras son subvencionables. En cambio, los gastos relativos al aparcamiento de coches deben quedar excluidos de los gastos subvencionables porque el aparcamiento de coches no forma parte de las infraestructuras aeroportuarias. El importe total de la subvención de 2009, es decir, 4,1 millones EUR, no supera el importe total de los gastos subvencionables relativos a la pista y al balizamiento, que es de 4,7 millones EUR. La subvención de 2009 solo sirvió, pues, para financiar gastos subvencionables ([134]).

(543) Las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 (cuyos importes totales ascienden respectivamente a 1,6 y 4,1 millones EUR) no superan los gastos subvencionables calculados para esas dos subvenciones (respectivamente 2,6 y 4,7 millones EUR), pero implican intensidades de ayuda elevadas (62 % y 88 %, respectivamente).

8.2.3.1. ***Objetivo de interés general claramente definido***

(544) La subvención de equipamiento de 2004 sirvió para financiar obras en la pista de rodaje para adecuarlo a las normas a fin de permitir un mejor flujo del tráfico y hacer frente a los picos de tráfico comercial.

(545) Las inversiones subvencionables financiadas mediante la subvención de equipamiento de 2009 eran, por su parte, obras de reparación de la pista y del balizamiento, necesarias para que el aeródromo mantuviera su capacidad de acogida y obtuviera su certificación para seguir recibiendo aviones de tamaño medio con una capacidad de 200 a 250 plazas. En efecto, el balizamiento de categoría III realizado en 1992-1993 y el revestimiento de las zonas de movimientos realizado en 1990 necesitaban, por una parte, una reparación, teniendo en cuenta su antigüedad (su vida útil es generalmente del orden de 10 a 15 años), y por otra, su adecuación a las normas. Esta última era necesaria porque los resultados impuestos por la orden relativa a los requisitos de homologación y explotación de los aeródromos, en particular para las aproximaciones de precisión de categoría 3, podían dar lugar, a corto plazo, a la retirada de la certificación del aeropuerto.

(546) Por lo tanto, ni la subvención de 2004 ni la de 2009 han dado lugar a incrementos de capacidad significativos. Financiaron principalmente obras de rehabilitación y de adecuación a las normas destinadas a mantener la infraestructura en buen estado para seguir acogiendo los tipos de aviones y el volumen de tráfico que acogía hasta entonces y a mejorar el funcionamiento del aeropuerto en períodos de máxima demanda.

([133]) Menos del 10 % de los gastos totales de inversión (véase el cuadro 4, ibíd. nota 1).
([134]) Véase la Decisión de la Comisión en el asunto SA. 38168, Croacia — Dubrovnik Airport Development, apartados 10 y 28.

(547) El aeropuerto de Pau acoge un importante tráfico de negocios, que representa entre el 60 % y el 70 % del tráfico total. Este tráfico se debe a la presencia de numerosas empresas en Pau y alrededores. Francia indicó a este respecto que la cuenca de Pau constituía el tercer polo económico de la región del Gran Suroeste, con las cuencas de Lacq y Oloron. Pau alberga las sedes internacionales y regionales de varias grandes empresas así como centros de investigación y producción. La ausencia de un aeropuerto en Pau o una reducción significativa de su potencial de acogida podría perjudicar esta actividad económica, en la medida en que los viajeros de negocios suelen querer minimizar su tiempo de viaje, en particular para poder efectuar la ida y la vuelta en el mismo día. Numerosas empresas podrían considerar una desventaja el hecho de tener que recurrir, para los viajes de negocios hacia o desde Pau, a un aeropuerto como el de Tarbes, que no se encuentra en las inmediaciones de la ciudad.

(548) Por otra parte, el aeropuerto de Pau acoge importantes flujos turísticos relacionados en particular con la proximidad del Pirineo y sus estaciones de esquí. Estudios mencionados por la CCIPB indican, en particular, que solo los pasajeros de la compañía Ryanair, principalmente turistas, gastaron durante su estancia en la región de Pau, un importe total de 8 millones EUR en 2005 y 56 millones EUR en 2010.

(549) Por todas estas razones, las subvenciones de equipamiento recibidas por la CCIPB en 2004 y 2009 han contribuido al desarrollo económico de Pau y su región, por el impacto de este aeropuerto en el turismo y en la actividad económica en general.

(550) Dichas subvenciones también han contribuido a la accesibilidad de la región, en particular, para los turistas y los viajeros de negocios. A este respecto, cabe señalar que el aeropuerto de Pau se encuentra a 50 km del de Tarbes y a 100 km del de Biarritz. Es improbable que los pasajeros sensibles al factor tiempo, incluidos los viajeros de negocios, puedan considerar el aeropuerto de Biarritz, habida cuenta de la distancia que le separa del de Pau, como una alternativa válida a este último.

(551) Por otra parte, estos tres aeropuertos tienen tipos de tráfico bastante diferentes:

— Pau se caracteriza principalmente por un importante tráfico de negocios con una proporción relativamente alta del tráfico nacional operado por Air France y Régional, en el tráfico total,

— Biarritz se caracteriza por un tráfico turístico importante orientado hacia la costa atlántica y la frontera española y caracterizado por un tráfico estacional importante en verano y un tráfico de bajo coste significativo,

— Tarbes es, ante todo, un mercado «de segmento» centrado en el sitio religioso de Lourdes y caracterizado por un importante tráfico internacional no regular (chárter). Esto se ve confirmado por el hecho de que el tráfico de dicho aeropuerto se mantuvo alrededor de los 400 000 pasajeros al año durante el período 2001-2011, excepto en 2008, cuando llegó a su máximo de 678 000 pasajeros, correspondiente a un año jubilar en Lourdes.

(552) Estos elementos apuntan a que estos distintos aeropuertos responden a segmentos de mercado relativamente diferenciados y, por tanto, solo, pueden sustituirse de forma imperfecta. Estos hechos son refrendados por el examen de las estadísticas de tráfico, detalladas en los considerandos 567 a 572 en el análisis del grado de falseamiento de la competencia imputable a las ayudas. Por consiguiente, una ayuda a la inversión que permita mantener el aeropuerto de Pau en buen estado favorece, en cierta medida, el acceso a la región ya que evita a los pasajeros y a las compañías aéreas el tener que buscar una alternativa imperfecta.

(553) Por otra parte, no hay línea ferroviaria de alta velocidad (AVE) a Pau; la más cercana pasa por Burdeos, a aproximadamente 1 h 40 de carretera. Para la mayoría de los destinos accesibles con un vuelo de corto recorrido con salida de Pau, la utilización del AVE como medio de transporte alternativo supondría un tiempo de trayecto muy superior y sería, por tanto, una alternativa muy imperfecta. En cuanto a los aeropuertos españoles, los más cercanos se encuentran, como mínimo, a casi dos horas por carretera y no constituyen, pues, para la mayor parte de los pasajeros, alternativas válidas al aeropuerto de Pau.

(554) A pesar de la existencia de medios de transporte alternativos al transporte aéreo con salida de Pau y pese a la proximidad del aeropuerto de Tarbes, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 contribuyeron a mejorar la accesibilidad de la región, así como el desarrollo económico regional.

8.2.3.2. ***La infraestructura es necesaria y proporcional al objetivo fijado***

(555) Como se indicó en el considerando 546, las obras financiadas por las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no desembocaron en aumentos de capacidad significativos sino que solo tenían por objeto mantener la infraestructura en condiciones de acoger el mismo tráfico que hasta entonces, así como afrontar mejor los períodos de máxima demanda.

(556) Estas inversiones no fueron, por tanto, más allá de lo necesario para que el aeropuerto pudiera seguir acogiendo el tráfico que acogía anteriormente en buenas condiciones, incluso en los períodos de máxima afluencia. Estas inversiones eran, pues, necesarias y proporcionales al objetivo fijado.

8.2.3.3. ***La infraestructura ofrece perspectivas satisfactorias de uso a medio plazo***

(557) Cabe señalar que, entre 2000 y 2009, el tráfico del aeropuerto de Pau fluctuó entre 580 000 y 820 000 pasajeros al año, aproximadamente, con un máximo de 820 000 en 2008. Durante el período 2000-2009, 2002 fue el único año en que el tráfico fue inferior a 600 000 pasajeros. No obstante, se alcanzó aquel año un nivel próximo a este umbral (580 000). A la vista de este tráfico bastante variable pero casi siempre superior a 600 000 pasajeros al año, y también a la presencia estable de Air France, compañía que se lleva la mayor parte del tráfico, así como un importante tráfico de negocios, la CCIPB podía contar, tanto en 2004 como en 2009, con perspectivas de uso importantes, al menos iguales al nivel de actividad de base del aeropuerto, a saber, alrededor de 600 000 pasajeros al año.

(558) Estas perspectivas eran suficientes para justificar inversiones destinadas a mantener la infraestructura en condiciones de acoger el mismo tráfico que acogía anteriormente y a afrontar mejor los períodos de máxima afluencia, sin llegar, no obstante, a un aumento de capacidad significativo. Procede recordar, a este respecto, que las obras en la pista de rodaje, financiadas mediante la subvención de 2004, tenían por objeto adecuarse a las normas para gestionar mejor los períodos de máxima afluencia. Por otra parte, en lo que respecta a las obras de reparación de la pista y del balizamiento, efectuadas en 2009, se trataba de una reconstrucción de forma idéntica, puesto que no hubo aumento de capacidad de las áreas, ni alargamiento de la pista para acoger aviones más grandes, ni mejora de los mínimos operativos en condiciones de mala visibilidad. La vida útil de estos equipos es del orden de 10 a 15 años y los anteriores habían sido instalados entre 16 y 19 años antes de las obras. La subvención de equipamiento de 2009 permitió meramente renovar unos equipos que habían llegado al final de su vida útil.

(559) En conclusión, las infraestructuras rehabilitadas ofrecían perspectivas de uso satisfactorias a medio plazo en el momento de la concesión de las subvenciones de equipamiento.

8.2.3.4. ***Acceso a la infraestructura de forma igual y no discriminatoria***

(560) El aeropuerto de Pau está abierto a las distintas empresas que deseen utilizarlo sin ninguna restricción especial. El acceso a dicha infraestructura se ofrece de forma igual y no discriminatoria en el sentido de las Directrices de 2005.

8.2.3.5. ***Ausencia de repercusión en los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común***

(561) Como se indicó anteriormente, el aeropuerto de Pau se encuentra a 50 km del de Tarbes y a 100 km del de Biarritz. Es improbable que una parte importante de los viajeros pueda considerar el aeropuerto de Biarritz, habida cuenta de la distancia que le separa del de Pau, como una alternativa válida a este último. Por lo tanto, es poco probable que se haya visto afectado de forma significativa por las ayudas recibidas por el aeropuerto de Pau.

(562) En cambio, el aeropuerto de Tarbes está relativamente cerca del de Pau, a 50 km de distancia y menos de 40 minutos de carretera. Su actividad puede, pues, a primera vista, haber sufrido unas consecuencias nada desdeñables de las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009.

(563) Sin embargo, varios elementos matizan esta observación. En primer lugar, el aeropuerto de Pau es un aeropuerto antiguo, que acoge vuelos regulares desde hace varias décadas. Las subvenciones de equipamiento objeto del presente examen son ayudas puntuales, bastante espaciadas en el tiempo y principalmente limitadas a la financiación de las obras necesarias para el mantenimiento de la infraestructura en condiciones de acoger el tráfico que acogía hasta entonces. No sirvieron para financiar ampliaciones de capacidad significativas. Las subvenciones de equipamiento en cuestión tuvieron la consecuencia esencial en el aeropuerto de Tarbes de mantener en condiciones un aeropuerto relativamente próximo y presente desde hace mucho tiempo, en la medida en que, a falta de estas subvenciones, el aeropuerto de Pau no habría podido proseguir sus actividades, o lo habría hecho solamente en condiciones degradadas. En cambio, estas subvenciones no permitieron la creación de nuevas capacidades que lo hicieran competir con el aeropuerto de Tarbes.

(564) Por otra parte, las subvenciones de equipamiento en cuestión no son ayudas de funcionamiento para financiar un déficit crónico de explotación. Ahora bien, no se han identificado estas ayudas de funcionamiento en el presente recurso, que solo se refiere a ayudas a la inversión.

(565) Además, como ya se indicó, los aeropuertos de Pau y Tarbes ofrecen segmentos de mercado bastante diferenciados. El tráfico en Tarbes está dominado por los vuelos chárter orientados principalmente hacia el centro religioso de Lourdes y con un elevado número de vuelos internacionales ([135]).

(566) Contrariamente al aeropuerto de Tarbes, el de Pau se caracteriza principalmente por un importante tráfico de negocios, con una proporción relativamente alta de tráfico nacional operado por Air France y Régional en el tráfico total, en particular debido a la ruta Pau-Paris. En efecto, como se indica en el considerando 547, el tráfico de negocios representa entre el 60 % y el 70 % del tráfico total del aeropuerto de Pau y la ciudad es el tercer polo económico de la región del Gran Suroeste con las cuencas de Lacq y de Oloron. Los aeropuertos de Pau y Tarbes apuntan, entonces, a segmentos de mercado diferentes. Por lo tanto, el cierre del aeropuerto de Pau o a una degradación de sus condiciones de funcionamiento no implicaría necesariamente una desviación automática del tráfico hacia Tarbes y viceversa.

(567) El examen de la evolución comparada del tráfico entre los aeropuertos de Pau, Tarbes y Biarritz, como se puede ver en el cuadro 14, muestra que las variaciones de tráfico en estos aeropuertos no tienen una correlación clara:

([135]) Según la página web del aeropuerto: «Con una media de 400 000 a 450 000 pasajeros al año es el segundo aeropuerto de la región de Midi-Pyrénées. Se caracteriza por una actividad dominante del tráfico chárter debido a la proximidad inmediata de la ciudad mariana de Lourdes. Más de 80 destinos en Europa y en el mundo están cubiertos, cada año, por unas 50 compañías aéreas diferentes.» Véase: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297

Cuadro 14

Evolución comparada del tráfico entre los aeropuertos de Pau, Biarritz y Tarbes en miles de pasajeros

Aeródromo	Tipo de tráfico	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Tráfico nacional sin bajo coste	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Tráfico de Ryanair	1							1	13	7	41
	Otras bajo coste y chárter	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Total	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Tráfico nacional sin bajo coste	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Tráfico de Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Otras bajo coste					1	25	33	25	11	5	9
	Chárter	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Total	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Tráfico nacional sin bajo coste	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Tráfico de Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Otras bajo coste					6	6	12	170	176	186	195
	Chárter	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Total	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Este cuadro indica, por ejemplo, que la apertura de rutas hacia Pau por Ryanair en 2003 no tuvo consecuencias sobre el tráfico de Biarritz. Además, según Francia, la suspensión de las rutas de Ryanair hacia Pau tampoco produjo una desviación notable hacia Biarritz.

(569) Por otra parte, el cuadro anterior pone de manifiesto que el aumento del tráfico de 585 000 a 761 000 pasajeros al año observado en Pau entre 2002 y 2007 no supuso un descenso significativo del tráfico en Tarbes, que permaneció estable, en torno a 400 000 pasajeros al año. Además, el cierre de las rutas de Ryanair hacia Pau no generó un desplazamiento proporcional o significativo hacia el aeropuerto de Tarbes en 2011.

(570) Por último, no se produjeron, como consecuencia de la concesión de las subvenciones de equipamiento en cuestión, movimientos significativos de compañías aéreas que salieran de Tarbes para Pau, o que cerraran rutas con salida de Tarbes para abrir rutas hacia los mismos destinos con salida desde Pau. Se observa, en cambio, que Air France, que representa una parte significativa del tráfico de Pau, está presente simultáneamente en ambos aeropuertos. Ryanair, por su parte, también estuvo simultáneamente presente en los dos aeropuertos antes de dejar Pau y quedarse en Tarbes.

(571) No puede deducirse de estas observaciones que, al permitir el mantenimiento en activo y el buen funcionamiento del aeropuerto de Pau, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no tuvieron ningún impacto sobre el aeropuerto de Tarbes. La proximidad de los dos aeropuertos sugiere que dicho impacto sí existió, en el sentido de que el aeropuerto de Tarbes hubiera podido tener un tráfico más importante si las subvenciones de equipamiento no se hubieran concedido y si la actividad del aeropuerto de Pau hubiera tenido que reducirse en consecuencia, e incluso pararse completamente. Las observaciones anteriores muestran simplemente que no existe una correlación clara entre las actividades de los dos aeropuertos y confirman la conclusión de que ambos aeropuertos son, el uno para el otro, sustitutos imperfectos, orientados hacia segmentos de mercado diferentes y, por lo tanto, que las subvenciones en cuestión tuvieron un impacto limitado en la competencia entre estos aeropuertos vecinos.

(572) Tomando en consideración todos estos aspectos positivos y negativos, producidos por las subvenciones en cuestión de manera global, la Comisión considera que las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 no afectaron a los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común.

8.2.3.6. ***Necesidad y proporcionalidad de las ayudas***

(573) Como se indicó en el considerando 543, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 representan unas intensidades elevadas, iguales, respectivamente, al 62 % y al 88 %. Sin embargo, todos los elementos disponibles muestran que dichas ayudas pueden considerarse necesarias y proporcionadas, en el sentido de que la CCIPB no habría estado en condiciones de financiar las inversiones en cuestión sin esas ayudas, ni tampoco de aportar una contribución notablemente superior a la que aportó.

(574) El cuadro siguiente presenta un resumen de la cuenta de resultados del aeropuerto de Pau durante el período 2000-2012 y de su capacidad de autofinanciación («CAF»). Esta representa la suma del resultado neto y de los gastos que no dan lugar a flujos de tesorería (principalmente dotaciones para amortizaciones y provisiones para riesgos y gastos). La CAF representa los importes generados por la actividad de una empresa que están disponibles para financiar inversiones, el capital de explotación de la empresa, los reembolsos de empréstitos, el ahorro y los dividendos pagados a sus accionistas.

Cuadro 15

Resultado neto y capacidad de autofinanciación del aeropuerto de Pau

(miles EUR)

Años	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Productos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gastos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado neto contable	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(miles EUR)

Años	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CAF	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Documentos facilitados por Francia.

(575) Este cuadro muestra que el aeropuerto acumuló pérdidas ininterrumpidamente entre los años 2003 y 2011. Estas pérdidas alcanzaron casi un millón EUR en 2009. Por otra parte, la CAF del aeropuerto osciló entre [...] y [...] EUR al año durante ese período. En 2005, año del pago de la subvención de equipamiento de 2004, solo fue de [...] EUR, es decir, un nivel muy bajo comparado con el coste de las obras efectuadas en la pista de rodaje (2,6 millones EUR). En 2009 y 2010, años en que se abonó la subvención de equipamiento de 2009, la CAF fue, respectivamente, de [...] y [...] EUR. Estos dos importes, incluso si se suman, son muy inferiores a los gastos de reparación de la pista y del balizamiento (4,7 millones EUR). Los recursos liberados por la actividad del aeropuerto eran, pues, insuficientes para poder contribuir de manera significativa a la financiación de dichas inversiones.

(576) Los datos disponibles muestran que el resultado presupuestario del aeropuerto, tras las inversiones pero antes del pago de las subvenciones de equipamiento, fue de [...] EUR en 2005, año en que se llevaron a cabo las obras en la pista de rodaje, y de [...] EUR en 2009, año en que se realizaron la mayor parte de las obras de mejora y reparación de la pista de rodaje y del balizamiento. Estos datos deben compararse con los resultados netos del aeropuerto tras las subvenciones, es decir [...] EUR en 2005 y [...] EUR en 2009. En consecuencia, la financiación de la totalidad o incluso de una parte significativa de las inversiones en cuestión con los recursos propios del aeropuerto habría aumentado considerablemente las pérdidas de este, que ya eran importantes.

(577) Por otra parte, teniendo en cuenta las pérdidas registradas de forma prolongada, es poco probable que la CCIPB hubiera podido financiar una parte significativa de las inversiones en cuestión mediante un aumento de su deuda, que ascendía a unos [...] EUR en 2005 y [...] EUR en 2009.

(578) Por tanto, las subvenciones de 2004 y 2009 fueron necesarias para la realización de las inversiones que financiaron. Dicho de otro modo, tuvieron un efecto incentivador ya que la CCIPB no habría realizado dichas inversiones sin estas subvenciones. Además, respetaron el principio de proporcionalidad porque la CCIPB no habría podido aumentar su contribución a la financiación de estas inversiones de forma significativa.

8.2.3.7. ***Conclusión sobre las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009***

(579) Por las razones expuestas en los considerandos 537 a 578, la Comisión considera que las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 son ayudas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(580) Esta conclusión se basa en los criterios establecidos en las Directrices de 2005 para las ayudas a la inversión en favor de los aeropuertos. Sin perjuicio de cualquier apreciación sobre posibles futuras ayudas a la inversión para el aeropuerto de Pau que la Comisión pudiera efectuar en el futuro sobre la base de las nuevas Directrices.

9. **CONCLUSIONES**

(581) A la luz de lo que precede, la Comisión constata que Francia ejecutó ilegalmente las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ([136]). No obstante, las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009 son ayudas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(582) Las subvenciones que figuran en las dos primeras líneas del cuadro 3, que financiaron misiones propias del Estado, no constituyen ayudas estatales.

(583) Las demás subvenciones que figuran en el cuadro 3 se concedieron al gestor del aeropuerto de Pau antes del 12 de diciembre de 2000. Por consiguiente, la presente Decisión no les afecta ([137]).

([136]) Véase el considerando 536.
([137]) Véanse los considerandos 489 y 490.

(584) Por otra parte, la Comisión constata que los diferentes contratos de servicios aeroportuarios y de marketing celebrados entre la CCIPB y Ryanair, AMS y Transavia, objeto del procedimiento de investigación formal, incluyen la concesión de ayudas estatales que fueron ejecutadas infringiendo las disposiciones del artículo 108, apartado 3, del TFUE y son incompatibles con el mercado interior.

Recuperación

(585) Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, 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 ([138]).

(586) Según el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo ([139]), «cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión decidirá que el Estado miembro interesado tome todas las medidas necesarias para obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda (denominada en lo sucesivo, "decisión de recuperación"). La Comisión no exigirá la recuperación de la ayuda si ello fuera contrario a un principio general del Derecho comunitario». Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en caso de que las ayudas hayan sido calificadas por la Comisión como incompatibles con el mercado interior, el objetivo de la obligación impuesta al Estado es restablecer la situación anterior ([140]). A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que el objetivo se ha alcanzado cuando los beneficiarios han reembolsado los importes concedidos ilegalmente, anulando así la ventaja de que disfrutaban sobre sus competidores. De esta manera, la situación anterior al pago de la ayuda queda restablecida ([141]).

(587) En el presente caso, no parece que ningún principio general del Derecho de la Unión vaya en contra de la recuperación de las ayudas ilegales e incompatibles identificadas en la presente Decisión. En particular, ni Francia ni los terceros interesados han aportado argumentos en este sentido.

(588) En consecuencia, Francia deberá adoptar todas las medidas necesarias para recuperar de Ryanair, AMS y Transavia las ayudas concedidas ilegalmente mediante los contratos en cuestión.

(589) Los importes de la ayuda que deben recuperarse para cada contrato y cláusula adicional se determinarán de la siguiente manera. Debe considerarse que cada transacción examinada (en su caso constituida por un contrato de servicios aeroportuarios y un contrato de servicios de marketing) dio lugar a un importe de ayuda anual ([142]) para cada año durante el cual los contratos que constituyen la transacción fueron aplicados. Cada uno de dichos importes se calcula a partir de la parte negativa del flujo incremental previsible (ingresos menos gastos) en el momento de la celebración de la transacción, que figura en los cuadros 7 a 12. En efecto, estos importes corresponden a los que se tenían que haber deducido cada año del importe de las prestaciones de marketing (o que se tenían que haber añadido a las tasas aeroportuarias y tasas de asistencia en tierra facturadas a las compañías aéreas) para que el valor actualizado neto del contrato fuese positivo, es decir, que este se ajustase al principio del operador privado en una economía de mercado.

(590) A fin de tener en cuenta el beneficio efectivo recibido por la compañía aérea y sus filiales en aplicación de los contratos, 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 la compañía aérea en concepto de tasa de aterrizaje, tasa por pasajero y servicios de

([138]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1973, Comisión/Alemania (C-70/72, Rec. 1973, p. 00813), apartado 13.
([139]) 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).
([140]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión (C-278/92, C-279/92 y C-280/92, Rec. 1994 p. I-4103) apartado 75.
([141]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión (C-75/97, Rec. 1999, p. I-03671), apartados 64-65.
([142]) Como se explicó en el análisis de la existencia de una ventaja económica en los distintos contratos, la ayuda resulta de flujos bidireccionales entre la CCIPB y Ryanair o Ryanair/AMS. Estos flujos tienen frecuencias diferentes, y en algunos casos, son flujos continuos o tienen frecuencias de pago que no pueden preverse con precisión en el momento de la celebración de los contratos. Lo mismo puede decirse del pago de las tasas aeroportuarias. Ahora bien, para apreciar la existencia de una ventaja económica, lo que cuenta son los flujos incrementales previstos. Se desprende del plan de negocio de Transavia y de las propuestas de reconstrucción de planes de negocios incrementales comunicados por Francia que la práctica de un operador razonable en una economía de mercado habría consistido, en este caso, en establecer los flujos incrementales previstos vinculados a los diferentes contratos sobre una base anual. Es lógico, por tanto, que los importes de ayuda de los distintos contratos se evalúen también sobre una base anual. En efecto, esos importes de ayuda corresponden a las cantidades que, durante la negociación de los distintos contratos, un operador privado en una economía de mercado habría pedido que Ryanair/AMS le abonaran anualmente además de las tasas aeroportuarias y las de asistencia en tierra, *ceteris paribus* (en particular, los pagos de marketing), para que el contrato fuese rentable.

asistencia en tierra en aplicación del contrato de servicios aeroportuarios, y, por otra, los flujos previstos *(ex ante)* correspondientes a estas partidas de ingresos y mencionados en los cuadros 7 a 12, ii) de la diferencia entre, por una parte, los pagos reales de gastos de marketing como se constataron *ex post*, que fueron efectuadas en favor de la compañía aérea o sus filiales en aplicación del contrato de servicios de marketing y, por otra, los gastos de marketing previstos (*ex ante*) correspondientes a los mencionados en los cuadros 7 a 12.

(591) Además, la Comisión considera que el beneficio efectivo recibido por la compañía aérea está limitado a la duración efectiva del contrato de que se trate. En efecto, tras la resolución de cada contrato, Ryanair/AMS no recibió ningún pago en virtud de dichos contratos ni se benefició del acceso a la infraestructura aeroportuaria ni a los servicios de asistencia en tierra en aplicación de dichos contratos. Por consiguiente, los importes de la ayuda calculados según lo indicado anteriormente y vinculados a un contrato 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).

(592) Por lo tanto, los importes de ayuda que deben recuperarse de Ryanair y AMS para determinados contratos que no llegaron a su vencimiento deben reducirse a cero para el período comprendido entre la fecha de expiración efectiva del contrato y la fecha de expiración prevista en el momento de la celebración del contrato. Esto es válido para los contratos de 28 de enero de 2003, 30 de junio de 2005 y 25 de septiembre de 2007, así como para las dos cláusulas adicionales a estos dos últimos contratos.

(593) El cuadro 16 presenta la información relativa a los importes a partir de los cuales se calculan los importes que deben recuperarse. Estos importes se componen de las partes negativas de los flujos incrementales (ingresos menos gastos) establecidos en el marco de la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, con reducciones para los contratos de Ryanair y AMS en los años en que no llegaron a su vencimiento ([143]).

([143]) Por lo que respecta al contrato relativo a la ruta Pau-Londres de 28 de enero de 2003, dada su expiración efectiva el 30 de junio de 2005, los importes de ayuda recibidos en virtud de ese contrato son nulos para los años 2006 a 2008. Para el año 2005, el importe de la ayuda corresponde a la parte negativa del flujo incremental previsto calculado para 2005, ajustado con un factor correspondiente a la parte del año 2005 durante la cual el contrato se aplicó efectivamente. La misma lógica se aplicó a los contratos de 30 de junio de 2005 que, efectivamente, dejaron de aplicarse el 1 de enero de 2009 (debido a la cláusula adicional de 16 de junio de 2009). Esta misma lógica se aplicó también a la misma cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 25 de septiembre de 2007 y a la cláusula adicional de 16 de junio de 2009 que modifica este último, que dejaron efectivamente de aplicarse el 30 de marzo de 2010, fecha de la entrada en vigor del nuevo contrato sobre las rutas a Londres, Charleroi y Beauvais. No obstante, los importes en el cuadro 16 pueden ajustarse para calcular los importes que deben recuperarse. Véase el considerando 589.

Cuadro 16

Información sobre los importes que deben recuperarse

(EUR)

Identidad del beneficiario.	Acuerdos	Importe indicativo de la ayuda recibida en aplicación de los distintos contratos [1]									Importe indicativo de la ayuda que debe recuperarse (Principal)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londres — 28 de enero de 2003	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Londres — 30 de junio de 2005			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 30 de junio de 2005 (Londres)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi — 25 de septiembre de 2007					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de 25 de septiembre de 2007 (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol — 17 y 31 de marzo de 2008						[0-99 999]				
	Bristol — 16 de junio de 2009							[0-99 999]			
	Londres, Charleroi y Beauvais — 28 de enero de 2010								[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	
	Total (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]	[600 000-999 999]	[100 000-299 999]	[1 500 000-2 199 999]
Transavia	Ámsterdam — 23 de enero de 2006				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

[1] Por lo que respecta al cálculo de los intereses, se considera que la ayuda se abonó el 31 de diciembre del año de que se trate. Véase el considerando 597.

(594) Como se explicó en el considerando 290, la Comisión estima que, a efectos de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales, Ryanair y AMS constituyen una sola entidad económica y que los contratos de servicios de marketing y los de servicios aeroportuarios, celebrados simultáneamente, deben considerarse como una única transacción entre esa entidad y la CCIPB. 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 contratos celebrados de 2005 a 2010, por un importe indicativo de [1 500 000–2 199 999] EUR de capital. En cambio, solo Ryanair es responsable de restituir la ayuda inherente al contrato de 28 de enero de 2003, por un importe indicativo de [300 000-599 999] EUR de capital, ya que este contrato único fue celebrado directamente entre la CCIPB y Ryanair, sin intervención de AMS en esta transacción.

(595) El importe indicativo de la ayuda efectivamente abonada entre 2006 y 2009 en el marco del contrato de servicios aeroportuarios y de marketing celebrado el 26 de enero de 2006 entre la CCIPB y Transavia es de [300 000-599 999] EUR.

(596) Las autoridades francesas deberán recuperar los importes mencionados en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

(597) Además, las autoridades francesas deberán añadir al importe de la ayuda los intereses de recuperación que empiezan a devengar a partir de la fecha en que la ayuda en cuestión se puso a disposición de la empresa, es decir, en cada fecha efectiva de pago de las ayudas y hasta su recuperación efectiva ([144]), de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([145]). Dado que, en el presente caso, los flujos que componen 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, que se considere 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.

(598) De conformidad con la jurisprudencia, cuando un Estado miembro encuentre dificultades imprevistas o circunstancias que no habían sido previstas por la Comisión, estos problemas pueden ser puestos en conocimiento de la Comisión, acompañados de propuestas sobre las enmiendas adecuadas, para que la Comisión los evalúe. En tal caso, la Comisión y el Estado miembro trabajan conjuntamente de buena fe con el fin de superar esas dificultades, cumpliendo en su totalidad las disposiciones ([146]) del TFUE.

(599) La Comisión invita a Francia a señalarle cualquier problema que se plantee en la ejecución de esta Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La ayuda estatal concedida ilegalmente por Francia en favor de Ryanair, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el contrato de servicios aeroportuarios y de servicios de marketing celebrado el 28 de enero de 2003 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Ryanair respecto a la ruta Pau-Londres Stansted es incompatible con el mercado interior.

2. Las siguientes medidas, que incluyen ayudas estatales, fueron concedidas de forma ilegal por Francia, en favor de Ryanair y Airport Marketing Services conjuntamente, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y son incompatibles con el mercado interior:

a) el contrato de servicios aeroportuarios celebrado el 30 de junio de 2005 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Ryanair, y el contrato de servicios de marketing celebrado el mismo día por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Airport Marketing Services, respecto a la ruta Pau-Londres Stansted;

b) la cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de servicios de marketing celebrado el 30 de junio de 2005 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Airport Marketing Services, respecto a la ruta Pau-Londres Stansted;

c) la carta de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn a Ryanair de 25 de septiembre de 2007, que amplía a la ruta Pau-Charleroi los términos del contrato de servicios aeroportuarios celebrado el 30 de junio de 2005 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Airport Marketing Services, y el contrato de servicios de marketing celebrado el mismo día por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, con Airport Marketing Services;

([144]) Véase el artículo 14, apartado 2, del Reglamento nº 659/99, citado anteriormente.
([145]) 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).
([146]) Véase, por ejemplo, la sentencia en el asunto C-94/87, Comisión/República Federal de Alemania, Rec. 1989, p. 175, apartado 9, así como la sentencia en el asunto C-348/93, Comisión/República Italiana, Rec. 1995, p. 673, apartado 17.

d) la cláusula adicional de 16 de junio de 2009 al contrato de servicios de marketing celebrado el 25 de septiembre de 2007 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, con Airport Marketing Services;

e) la carta de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn a Ryanair de 17 de marzo de 2008, que amplía a la ruta Pau-Bristol los términos del contrato de servicios aeroportuarios celebrado el 30 de junio de 2005 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Ryanair, y el contrato de servicios de marketing celebrado el 31 de marzo de 2008 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, con Airport Marketing Services respecto a esa misma ruta;

f) la carta de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn a Ryanair de 16 de junio de 2009, que amplía a la ruta Pau-Bristol los términos del contrato de servicios aeroportuarios celebrado el 30 de junio de 2005 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Ryanair, y el contrato de servicios de marketing celebrado el mismo día por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, con Airport Marketing Services respecto a esa misma ruta;

g) el contrato de servicios de marketing celebrado el 28 de enero de 2010 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, con Airport Marketing Services, respecto a las rutas Pau-Londres, Pau-Charleroi y Pau-Beauvais, y el contrato de servicios aeroportuarios «implícito» identificado ([147]).

3. La ayuda estatal concedida ilegalmente por Francia en favor de Transavia, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el contrato de servicios aeroportuarios y de marketing celebrado el 23 de enero de 2006 por la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn con Transavia es incompatible con el mercado interior.

Artículo 2

1. Las subvenciones de equipamiento de 2004 y 2009, ejecutadas por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, por un importe de 5,8 millones EUR constituyen ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y fueron concedidas por Francia infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. Las ayudas contempladas en el apartado 1 del presente artículo constituyen ayudas estatales compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 3

1. Francia deberá recuperar de los beneficiarios las ayudas contempladas en el artículo 1.

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 sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 y el Reglamento (CE) nº 271/2008 de la Comisión ([148]) que modifica el Reglamento (CE) nº 794/2004.

4. Francia cancelará todos los pagos pendientes de la ayuda mencionada en el artículo 1 con efectos a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión.

Artículo 4

1. La recuperación de las ayudas mencionadas en el artículo 1 será inmediata y efectiva.

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

Artículo 5

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Francia comunicará los siguientes datos a la Comisión:

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

b) el cálculo de los intereses de recuperación;

([147]) Véase el considerando 286.
([148]) 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).

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

d) los documentos que demuestren que se ha ordenado a los beneficiarios que reembolsen las ayudas.

2. Francia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta la plena recuperación de las ayudas mencionadas en el artículo 1. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, cualquier información sobre las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de las ayudas 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