DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2023/1683 DE LA COMISIÓN

de 26 de julio de 2022

relativa a la medida SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor del operador del aeropuerto de La Rochelle y de determinadas compañías aéreas que utilizan dicho aeropuerto

[notificada con elnúmero C(2022) 5145]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

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

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([2]) y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) Mediante cartas de 28 de julio de 2008, 22 de septiembre de 2008, 23 de septiembre de 2008, 20 de septiembre de 2008, 1 de octubre de 2008, 21 de octubre de 2008 y 20 de noviembre de 2008, la Comisión recibió denuncias de varios ciudadanos en relación con las ventajas que la compañía aérea Ryanair habría recibido en el aeropuerto de La Rochelle-Île de Ré (en lo sucesivo, «aeropuerto»), así como con las aportaciones financieras de las que el aeropuerto se habría beneficiado. Las denuncias hacen referencia al informe de observaciones definitivas de la Cámara Regional de Cuentas de Poitou-Charentes (en lo sucesivo, «CRC») de 13 de mayo de 2008 (en lo sucesivo, «informe de la CRC») sobre la gestión de la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle (en lo sucesivo, «CCI»).

(2) Mediante carta de 17 de marzo de 2009, la Comisión envió a las autoridades francesas una versión no confidencial de las denuncias y les invitó a que aportaran sus observaciones sobre las medidas denunciadas. Este escrito fue remitido por la Comisión el 25 de mayo de 2011. Mediante carta de 20 de junio de 2011, las autoridades francesas solicitaron una prórroga del plazo de respuesta hasta el 26 de julio de 2011, que la Comisión aceptó mediante carta de 21 de junio de 2011. Las autoridades francesas solicitaron una nueva prórroga del plazo hasta el 26 de agosto de 2011, que la Comisión volvió a aceptar mediante carta de 28 de julio de 2011. Las autoridades francesas facilitaron finalmente la información solicitada mediante carta de 30 de agosto de 2011.

([1]) Desde el 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE se han convertido, respectivamente, en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En ambos casos, las disposiciones son esencialmente idénticas. A efectos de la presente Decisión, las referencias a los artículos 107 y 108 del TFUE se entenderán, cuando proceda, como hechas a los artículos 87 y 88, respectivamente, del Tratado CE. 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 130 de 4.5.2012, p. 10, y DO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

(3) Mediante carta de 11 de abril de 2011, la Comisión solicitó información adicional a Ryanair, que respondió mediante carta de 22 de julio de 2011. La Comisión transmitió estas observaciones a Francia para que hiciera comentarios mediante carta de 14 de octubre de 2011. Ante la falta de respuesta, la Comisión envió un recordatorio el 16 de noviembre 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.

(4) Mediante carta de 8 de febrero de 2012, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, «Decisión de incoación») previsto en el artículo 108, apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sobre las posibles ayudas concedidas por la CCI a las compañías aéreas Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet y Buzz.

(5) Mediante correo de 22 de febrero de 2012, la Comisión solicitó a Francia información adicional. Mediante carta de 12 de marzo de 2012, Francia solicitó un plazo adicional para responder a las solicitudes de información complementaria formuladas en la Decisión de incoación y en el correo de 22 de febrero de 2012. Francia transmitió, el 13 de abril de 2012, sus observaciones, así como la información y los documentos solicitados por la Comisión en la Decisión de incoación. Vista la información que faltaba, la Comisión envió un recordatorio a Francia, mediante carta de 19 de abril de 2012. Las autoridades francesas finalmente aportaron argumentos de réplica mediante correo de 27 de abril de 2012.

(6) El 16 de abril de 2012, Ryanair envió a la Comisión observaciones sobre otros casos que le afectaban y pidió a la Comisión que las tuviera en cuenta en todos los casos de ayudas estatales en los que estaba implicada.

(7) La Decisión de la Comisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([3]) el 4 de mayo de 2012. La Comisión invitó a los terceros interesados a que presentaran sus observaciones sobre las medidas en cuestión en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación.

(8) A través de una carta de 16 de julio de 2012, la Comisión volvió a solicitar información complementaria. Francia respondió mediante carta de 16 de agosto de 2012 (y mediante su corrigenda de 5 de septiembre de 2012).

(9) La Comisión recibió las observaciones de las partes interesadas. La CCI presentó sus observaciones el 24 de julio de 2012. Mientras que, el 1 de junio de 2012, fue la filial de Ryanair Airport Marketing Services (en lo sucesivo, «AMS») la que presentó sus observaciones. Del mismo modo, Ryanair presentó una serie de observaciones e informes de análisis económico elaborados por una empresa de análisis económico (Oxera) el 1 de junio de 2012, el 3 de junio de 2013, el 3 de febrero de 2014, así como el 10 de abril de 2015.

(10) La Comisión también recibió observaciones de otros terceros interesados, como entidades públicas ([4]), empresas ([5]), asociaciones ([6]) y particulares.

(11) Asimismo, Ryanair presentó una serie de observaciones generales y comunes sobre varios asuntos relacionados con las ayudas estatales abiertos por la Comisión y que le afectaban el 11 de abril de 2013, el 23 de diciembre de 2013, el 9 de enero de 2014, el 31 de enero de 2014, el 7 de febrero de 2014, el 28 de marzo de 2014, el 27 de enero de 2015, el 7 de diciembre de 2015 y el 1 de abril de 2019. Ryanair también presentó una serie de informes de análisis económico elaborados por Oxera en relación con varios casos de ayudas estatales que afectaban a Ryanair, el 15 de septiembre de 2014 y el 29 de septiembre de 2014.

([3]) DO C 130 de 4.5.2012, p. 10.

([4]) Consejeros de Comercio Exterior (30.5.2012), departamento de Charente Marítimo (8.6.2012), oficina de turismo de La Rochelle (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angulema (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (1.6.2012), comunidad de municipios de La Rochelle (4.6.2012), ayuntamiento de Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme (30.5.2012) y región de Poitou-Charentes (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (31.5.2012), Envol Verde (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (30.5.2012), Unión departamental de oficinas de turismo y centros de iniciativas de Charente-Maritime (UDOTSI, por sus siglas en francés) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Mediante cartas de 15 de junio de 2012, 3 de mayo de 2013, 9 de enero de 2014, 23 de enero de 2014, 4 de febrero de 2014, 2 de julio de 2014, 12 de septiembre de 2014, 19 de mayo de 2015, 16 de diciembre de 2015 y 17 de mayo de 2019, la Comisión comunicó a Francia las observaciones formuladas por las partes interesadas. La Comisión dio a Francia la oportunidad de comentar esas observaciones. Francia respondió a dichas cartas el 13 de julio de 2012, el 25 de julio de 2012, el 29 de enero de 2014, el 23 de mayo de 2014, así como el 18 de diciembre de 2015 y el 24 de junio de 2019. En su carta de 13 de julio de 2012, indicó a la Comisión que las observaciones recibidas no requerían observaciones de su parte, aparte de las que ya había presentado sobre el aeropuerto de Marsella-Provenza ([7]). Además, mediante cartas de 25 de julio de 2012, 29 de enero de 2014, 23 de mayo de 2014 y 18 de diciembre de 2015, Francia informó a la Comisión de que no deseaba realizar ningún comentario en respuesta a las observaciones de terceros.

(13) La Comisión comunicó, mediante cartas a Francia y a los terceros interesados que habían presentado observaciones, su intención de evaluar la compatibilidad de las medidas de ayuda en cuestión con el mercado interior, sobre la base de las disposiciones de las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas ([8]) (en lo sucesivo, «Directrices de 2014»). La Comisión invitó a los destinatarios de esas cartas a presentar sus eventuales observaciones al respecto. Por otra parte, el 15 de abril de 2014, se publicó un anuncio en el Diario Oficial de la Unión Europea ([9]) en el que se invitaba a Francia y a los terceros interesados a presentar sus observaciones al respecto.

(14) Francia presentó sus observaciones respecto de las Directrices de 2014 el 19 de marzo de 2014.

(15) La Comisión recibió las observaciones de la CCI (11 de junio de 2014), la comunidad de municipios de la Rochelle (6 de junio de 2014), la Unión departamental de oficinas de turismo y centros de iniciativas (13 de mayo de 2014), la CCI de Angulema (7 de mayo de 2014), Irium Holding Group SAS (2 de mayo de 2014), Groupe Cafés Merling (30 de abril de 2014) y la organización no gubernamental Transport & Environnement (13 de mayo de 2014). Esas observaciones fueron comunicadas a Francia mediante una carta de 2 de julio de 2014, que no quiso transmitir comentarios al respecto.

(16) Mediante carta de 19 de mayo de 2015, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante cartas de 4 de agosto de 2015, 18 de noviembre de 2015, 4 de diciembre de 2015 y 14 de marzo de 2016.

(17) Mediante carta de 18 de noviembre de 2016, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante cartas de 20 de diciembre de 2016, 15 de febrero de 2017, 11 de julio de 2017 y 20 de julio de 2017.

(18) Mediante carta de 29 de marzo de 2017, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 18 de agosto de 2017.

(19) Mediante carta de 19 de mayo de 2017, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante cartas de 18 de agosto de 2017 y 15 de noviembre de 2017.

(20) Mediante carta de 18 de agosto de 2017, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 16 de abril de 2018.

(21) Mediante carta de 5 de diciembre de 2017, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 16 de febrero de 2018.

(22) Mediante carta de 9 de abril de 2019, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Francia aportó argumentos de réplica mediante carta de 21 de junio de 2019.

2. **AEROPUERTO DE LA ROCHELLE – ÎLE DE RÉ**

(23) El aeropuerto de La Rochelle - Île de Ré es un aeropuerto situado en La Rochelle, en el departamento de Charente Marítimo (Francia), a 5 km al noroeste de la ciudad de La Rochelle y a 2 km del puente de Île de Ré. Este aeropuerto está abierto al tráfico comercial, nacional e internacional.

([7]) Decisión (UE) 2016/1698 de la Comisión, de 20 de febrero de 2014, sobre las medidas SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) ejecutadas por Francia en favor del aeropuerto de Marsella-Provenza y de las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (DO L 260 de 27.09.2016, p. 1).

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

([9]) DO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

(24) En 1936, el Estado francés, la ciudad de La Rochelle y la CCI tomaron la decisión de construir un aeropuerto. Esta decisión se tomó en el marco permitido por la modificación de la ley relativa a las cámaras de comercio de 9 de abril de 1898 por la ley de 20 de junio de 1933. En efecto, la ley relativa a las cámaras de comercio de 9 de abril de 1898 precisaba inicialmente que «las cámaras de comercio e industria pueden ser declaradas concesionarias de obras públicas o encargadas de servicios públicos, en particular los relativos a puertos marítimos o vías navegables» y la ley de 20 de junio de 1933 amplió esta misión a los aeropuertos. El aeródromo se inauguró en 1939.

(25) La pista principal del aeropuerto mide 2 255 metros de largo y 45 metros de ancho. Francia estima la capacidad teórica anual del aeropuerto en 700 000 pasajeros, como máximo.

(26) La gestión y propiedad del aeropuerto corren a cargo de la CCI. El «servicio aeroportuario» (en lo sucesivo, «servicio aeroportuario de la CCI») es objeto de una contabilidad independiente del servicio general de la CCI (en lo sucesivo, «servicio general de la CCI») ([10]).

(27) El tráfico de pasajeros del aeropuerto de La Rochelle en los últimos años se resume en el cuadro 3, que figura a continuación. De acuerdo con el apartado 15 de las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales de 2005 ([11]) (en lo sucesivo, «Directrices de 2005»), el aeropuerto de La Rochelle es, por tanto, un aeropuerto de categoría D, es decir, un «pequeño aeropuerto regional».

(28) Durante el período analizado, el aeropuerto fue utilizado principalmente por aerolíneas de bajo coste, a saber, Ryanair, Airlinair (llamada Hop desde 2013), Flybe, easyJet, Jet2 y Buzz. Las citadas aerolíneas operan sus rutas con carácter anual o estacional o, en el caso de las compañías chárter, de forma más ocasional. El aeropuerto también está abierto al tráfico de vuelos de recreo, militares y de servicios oficiales.

(29) Según Francia, las rutas operadas durante el período cubierto por el procedimiento de investigación formal fueron las siguientes:

Cuadro 1

Tráfico aéreo del aeropuerto de La Rochelle durante el período 2001-2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Movimientos comerciales		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
de los cuales,	programados	*3 200* [4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	otros	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Movimientos de aeronaves turísticas y de negocios		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
de los cuales,	aeronaves privadas	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	aeronaves de aeroclubes	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Movimientos de aeronaves militares y servicios oficiales		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Otros (incluidos los trabajos aéreos)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Total de movimientos		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) El servicio general de la CCI se encarga de las demás actividades de la CCI, como la representación de los intereses de las empresas de la región de La Rochelle, así como la prestación de servicios en beneficio de estas empresas: ayuda a la creación, desarrollo y transmisión de empresas, formación inicial y continua.

([11]) DO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tráfico regular de pasajeros	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
de los cuales, La Rochelle-París	*23 312* [5]	*9 132* [6]	*18 785*			
de los cuales, La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
de los cuales, La Rochelle-Londres	*25 227* [4]	*54 544*	*51 448* [8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
de los cuales, La Rochelle-Southampton				*17 335* [9]	*17 328*	*16 290*
de los cuales, La Rochelle-Birmingham					*19 286* [11]	*12 229*
de los cuales, La Rochelle-Dublín						*22 357* [12]
de los cuales, La Rochelle-Bristol						*12 943* [13]
de los cuales, La Rochelle-Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185* [10]	*9 871*	*14 951*
de los cuales, La Rochelle-Burdeos		*36* [7]				
Otros pasajeros comerciales	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
de los cuales, nacionales	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internacionales	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Total de pasajeros embarcados o desembarcados	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
De los cuales, pasajeros en tránsito contabilizados una sola vez	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Tráfico de mercancías	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fuente: Autoridades francesas.

Apertura de líneas regulares:

(4) Apertura de una ruta La Rochelle-Londres, el 5 de abril de 2001.

(5) Interrupción de la ruta La Rochelle-París, el 1 de octubre de 2001.

(6) Reanudación de la ruta La Rochelle-París por Air Jet, el 15 de julio de 2002; más adelante, por Air Atlantique, en mayo de 2003 y supresión, el 31 de diciembre de 2004.

(7) Apertura de una ruta La Rochelle-Burdeos por Air Jet, del 15 de julio al 19 de agosto de 2002.

(8) Interrupción de la ruta La Rochelle-Londres, en abril de 2003 (operada por Buzz, ahora Ryanair).

(9) Apertura de una ruta La Rochelle-Southampton por Flybe, el 24 de junio de 2004.

(10) Apertura de una ruta La Rochelle-Lyon (vía Poitiers) por Airlinair, el 14 de octubre de 2004.

(11) Apertura de una ruta La Rochelle-Birmingham por Flybe, el 27 de marzo de 2005.

(12) Apertura de una ruta La Rochelle-Dublín por Ryanair, el 29 de abril de 2006.

(13) Apertura de una ruta La Rochelle-Bristol por easyJet, el 21 de julio de 2006.

Cuadro 2

Tráfico aéreo del aeropuerto de La Rochelle durante el período 2007-2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Movimientos comerciales	***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
de los cuales, programados	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
otros	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Movimientos de aeronaves turísticas y de negocios	***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
de los cuales, aeronaves privadas	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
aeronaves de aeroclubes	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Movimientos de aeronaves militares y servicios oficiales	***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Otros (incluidos los trabajos aéreos)	***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Total de movimientos	***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Tráfico regular de pasajeros	***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
de los cuales, La Rochelle-Lyon	*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
de los cuales, La Rochelle-Londres (Stansted)	*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
de los cuales, La Rochelle-Birmingham	*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
de los cuales, La Rochelle-Southampton	*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
de los cuales, La Rochelle-Dublín	*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
de los cuales, La Rochelle-Bristol	*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
de los cuales, La Rochelle-Manchester [1]	*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
de los cuales, La Rochelle-Londres (Gatwick) [2]	*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
de los cuales, La Rochelle-Glasgow [3]		*2 692*	*1 516*	*1 537*	
de los cuales, La Rochelle-Edimburgo [4]		*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
de los cuales, La Rochelle-Leeds Bradford [5]		*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
de los cuales, La Rochelle-Cork [6]		*1 815*	*2 881*	*2 584*	
de los cuales, La Rochelle-Bruselas [7]			*10 546*	*16 320*	*17 140*
de los cuales, La Rochelle-Niza [8]			*205*		
de los cuales, La Rochelle-Cork [9]				*10 366*	*10 392*
de los cuales, La Rochelle-Oslo [10]				*12 459*	*13 677*
de los cuales, La Rochelle-Oporto [11]					*17 167*
de los cuales, La Rochelle-París [12]					*6 490*
Otros pasajeros comerciales	***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Total de pasajeros embarcados o desembarcados	***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
De los cuales, pasajeros en tránsito contabilizados una sola vez	***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Tráfico de mercancías	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fuente: Autoridades francesas.

Apertura de líneas regulares:

(1) Apertura de la ruta La Rochelle-Manchester por la compañía Flybe el 22 de mayo de 2007.

(2) Apertura de la ruta La Rochelle-Londres (Gatwick) por la compañía easyJet el 14 de julio de 2007.

(3) Apertura de la ruta La Rochelle-Glasgow por la compañía easyJet el 3 de mayo de 2008.

(4) Apertura de la ruta La Rochelle-Edimburgo por la compañía Jet 2 el 17 de mayo de 2008.

(5) Apertura de la ruta La Rochelle-Leeds Bradford por la compañía Jet 2 el 24 de mayo de 2008.

(6) Apertura de la ruta La Rochelle-Cork por la compañía Aer Arann el 24 de mayo de 2008.

(7) Apertura de la ruta La Rochelle-Bruselas por la compañía Ryanair el 5 de junio de 2009.

(8) Apertura de la ruta La Rochelle-Niza por la compañía Airlinair el 16 de mayo de 2009.

(9) Apertura de la ruta La Rochelle-Cork por la compañía Ryanair el 1 de junio de 2010.

(10) Apertura de la ruta La Rochelle-Oslo por la compañía Ryanair el 2 de abril de 2010.

(11) Apertura de la ruta La Rochelle-Oporto por la compañía Ryanair el 28 de marzo de 2011.

(12) Apertura de la ruta La Rochelle-París por la compañía Airlinair el 8 de abril de 2011.

(30) El cuadro 3, que consta a continuación, recoge el número total de pasajeros que utilizaron el aeropuerto durante el período 2000-2012, tanto de salida como de llegada.

Cuadro 3

Tráfico y movimientos del aeropuerto de La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pasajeros de líneas regulares	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Otros pasajeros comerciales	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Movimientos comerciales	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Movimientos no comerciales	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Total movimientos	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Transporte de mercancías	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Autoridades francesas y, para los datos de 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (los datos de 2012 incluyen todo el tráfico de pasajeros).

3. **DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS**

(31) Medidas que son objeto del procedimiento de investigación formal:

— las aportaciones financieras de diferentes entidades y autoridades públicas al organismo de gestión del aeropuerto desde 2001 hasta la incoación del procedimiento de investigación formal el 8 de febrero de 2012;

— los distintos contratos celebrados por el organismo de gestión del aeropuerto con las compañías aéreas desde 2001 hasta la incoación del procedimiento de investigación formal el 8 de febrero de 2012.

3.1. **Medidas en favor del aeropuerto**

3.1.1. *Financiación de la explotación*

3.1.1.1. Subvenciones a las misiones soberanas

(32) Entre 2001 y 2011, las autoridades públicas financiaron varias tareas llevadas a cabo por el aeropuerto de La Rochelle en el marco de sus misiones soberanas de seguridad y protección (véase el cuadro 4, que consta a continuación). Esta financiación entra en el ámbito del procedimiento de investigación formal.

(33) Según Francia, las citadas financiaciones cubren el coste de las misiones soberanas, cuya ejecución incumbe a los organismos de gestión de los aeropuertos, y la financiación al Estado. Forman parte del sistema general de financiación de las misiones soberanas en los aeropuertos franceses, establecido por la legislación nacional. Este sistema se basa en una exacción fiscal, la tasa aeroportuaria, así como en un mecanismo complementario. Los antecedentes y las modalidades de estos mecanismos, así como el tipo de misiones que financian, se describen en detalle en las decisiones recientes de la Comisión ([12]). No obstante, la Comisión desea recordar los siguientes elementos necesarios para la investigación de las medidas objeto de la presente Decisión.

(34) Las misiones de protección y seguridad de los aeropuertos se encomiendan por ley a sus operadores ([13]). Estos últimos han de llevar a cabo las medidas necesarias en virtud de las normativas europeas y nacionales aplicables, así como pagar los gastos correspondientes. A continuación, dichos gastos se les reembolsan mediante la devolución de la tasa aeroportuaria, que es un impuesto destinado exclusivamente a cubrir las misiones de interés general de seguridad y protección.

(35) Dos textos de referencia ([14]) recogen en detalle los principios de funcionamiento de este sistema y las categorías de gastos que pueden cubrirse. La tasa aeroportuaria grava a las personas públicas o privadas que explotan aeródromos con un tráfico de aterrizaje o despegue superior a 5 000 unidades de tráfico (UDT= un pasajero o 100 kg de correo o carga) durante el último año civil conocido.

(36) El artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos francés dispone que «El producto de la tasa se destina a cada aeródromo a efectos de financiar los servicios de seguridad y de lucha contra los incendios y salvamento, la lucha contra el peligro que supone la fauna silvestre, la seguridad y las medidas llevadas a cabo en el marco de los controles medioambientales. Contribuye, en una proporción fijada anualmente por decreto, a la financiación de los equipos automatizados de control fronterizo mediante identificación biométrica instalados en los aeropuertos. La tarifa de la tasa dependerá de las necesidades de financiación de cada aeródromo, tal como resulte, en particular, de los servicios prestados en aplicación de la normativa vigente y de la evolución prevista de los datos relativos al tráfico, los costes y los demás ingresos del operador».

([12]) Véanse, en particular, en este sentido, los considerandos 32 a 43 de la Decisión (UE) 2016/633 de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.33961 ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Nîmes - Uzès - Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair y Airport Marketing Services (DO L 113 de 27.4.2016, p. 32), en lo sucesivo, «Decisión sobre el aeropuerto de Nîmes». Véanse, asimismo, los considerandos 98 a 108 de la Decisión (UE) 2015/1227 de la Comisión, de 23 de julio de 2014, relativa a la Ayuda estatal SA.22614 (C 53/2007) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services y Transavia (DO L 201 de 30.07.2015, p. 109), en lo sucesivo, «Decisión sobre el aeropuerto de Pau».

([13]) Artículos L.6332-3 y L.6341-2 del Código de Transportes.

([14]) Artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos francés relativo a la tasa aeroportuaria y la orden interministerial de 30 de diciembre de 2009, relativa a las modalidades de declaración de los explotadores de aeródromos para el establecimiento de la tarifa por pasajeros de la tasa aeroportuaria.

(37) Por consiguiente, la tarifa de la tasa aeroportuaria se fija anualmente, aeropuerto por aeropuerto, en función de los costes de seguridad que deben cubrirse. A tal fin, los operadores de aeródromos elaboran cada año una declaración anual de costes y tráfico. Estas declaraciones se transmiten a las direcciones locales de seguridad de la aviación civil, que las comprueban y validan de acuerdo con la normativa vigente. El cálculo de las tarifas se lleva a cabo a nivel de la administración central de la Dirección General de Aviación Civil, que comprueba de nuevo todos los datos declarados y tiene en cuenta los resultados acumulados de los años anteriores. A continuación, las tarifas son objeto de una orden interministerial, publicada en el Diario Oficial.

(38) Asimismo, cabe señalar que el artículo 1609 *quatervicies* del Código General de Impuestos francés establece que los datos declarados por los operadores aeroportuarios podrán ser objeto de comprobaciones por parte de los servicios de la Dirección General de Aviación Civil.

(39) Las normas relativas a la gestión de estas operaciones se establecieron en una guía circular y, a continuación, a partir de 2010, en la orden de 30 de diciembre de 2009 relativa a los procedimientos de declaración de los operadores de aeródromos para el establecimiento de la tarifa por pasajeros de la tasa aeroportuaria y se aplican por igual a todos los aeropuertos franceses.

(40) Además de la tasa aeroportuaria, el organismo de gestión del aeropuerto de La Rochelle también recibió subvenciones del Estado procedentes del Fondo de Intervención para los Aeropuertos y el Transporte Aéreo («FIATA»). El objetivo del FIATA era complementar el producto de la tasa aeroportuaria, que suele ser demasiado bajo en el caso de los aeropuertos con poco tráfico, que no pueden fijar una tasa aeroportuaria demasiado elevada para sus usuarios. A partir de 2008, el Estado sustituyó este mecanismo por un incremento de la tasa aeroportuaria cuyo efecto fue fijarla a un nivel superior al necesario para cubrir los costes de las misiones de protección y seguridad 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.

(41) En aplicación del marco reglamentario anterior, Francia presentó a la Comisión un inventario de todas las subvenciones concedidas al aeropuerto de La Rochelle mediante recursos públicos en concepto de misiones soberanas. Estas subvenciones se presentan en el cuadro 4, que consta a continuación:

Cuadro 4

Costes relacionados con las misiones soberanas (seguridad y protección) y subvenciones pagadas al aeropuerto en concepto de dichas misiones soberanas

Naturaleza de la subvención (en EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
	TRÁNSITO												
Tráfico de pasajeros (salida)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	COSTES DE SEGURIDAD												
Servicio de seguridad y lucha contra incendios de aeronaves y del peligro que supone la fauna silvestre	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
(I) Subtotal en concepto de seguridad	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	COSTES DE PROTECCIÓN												
c - Instalaciones y dispositivos de inspección y control del equipaje de bodega	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d - Control de los accesos comunes a la zona reservada local	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e - Inspección y control de personas y equipaje de mano	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
(II) Subtotal en concepto de protección (c+d+e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	COSTES TOTALES EN CONCEPTO DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN												
Total costes de seguridad y protección (I + II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Gastos generales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Tasas de seguridad y protección del operador del aeródromo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	**11 082**
(A) Costes totales	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	TASA AEROPORTUARIA												
Tasa por pasajero	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Naturaleza de la subvención (en EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Coste por pasajero	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Tasa de carga	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	RECURSOS												
Producto de la tasa	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Producto del incremento de la tasa a partir de 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Subvenciones de las entidades locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Otros recursos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Subvenciones a los aeropuertos (ex FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	**2 739 599**
(B) Total recursos	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	BALANCES												
Balance soberano anual (B- A)	**75 444**	**35 489**	**- 132 821**	**- 304 682**	**196 055**	**203 171**	**- 214 390**	**- 487 611**	**- 53 745**	**- 58 664**	**489 414**	**- 935 430**	**- 1 187 770**
Balance acumulado	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	**- 3 239 418**
Costes financieros	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Tasa de descuento	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Balance soberano plurianual (saldos acumulados actualizados)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**- 302 739**	**- 119 127**	**79 994**	**- 131 356**	**- 624 615**	**- 704 906**	**- 789 299**	**- 721 173**	**- 255 558**	**- 3 348 689**

Fuente: Autoridades francesas.

3.1.1.2. Presunta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto de La Rochelle

(42) El servicio general de la CCI presta servicios comunes a sus distintos servicios, entre los que se incluye el servicio aeroportuario y, en particular, servicios relacionados con la contabilidad, la informática o los recursos humanos. El cuadro 5, que consta a continuación, recoge los servicios facturados por la CCI al aeropuerto de La Rochelle.

Cuadro 5

Importes facturados por el servicio general de la CCI a su servicio aeroportuario durante el período analizado

	Administración general	Comunicación	RR. HH.	Contabilidad	Tecnologías de la información	Estudio/proyecto	Costes	Contribuciones facturadas
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Fuente: Autoridades francesas.

(43) Las autoridades francesas facilitaron los siguientes datos sobre los servicios prestados por la CCI al aeropuerto de La Rochelle:

— los costes de administración general se desglosan en dos subservicios, a saber: el coste del subservicio «Autoridades electas», que se calcula en función del número de órdenes del día tramitadas, y el coste del servicio «Dirección general», que se calcula en función del tiempo dedicado por el director a cada servicio;

— en cuanto a los servicios de comunicación, el servicio aeroportuario de la CCI no dispone de servicio de comunicación, de modo que recurre al servicio de comunicación del servicio general de la CCI. Al final del año, el coste del servicio de comunicación se calcula en función del tiempo dedicado y los costes incurridos en cada servicio y acción;

— el coste de los servicios de recursos humanos depende del número de nóminas emitidas;

— en lo que respecta a los servicios de contabilidad, se analiza el número de asientos contables y se desglosa el coste del servicio en proporción al citado número de asientos;

— el coste del servicio informático se calcula de conformidad con el desglose por partidas informáticas;

— por lo que se refiere al servicio de estudios y proyectos, el principal criterio a efectos de medir los costes es el tiempo dedicado a cada proyecto o encargo.

(44) Además, las autoridades francesas precisaron que los importes facturados representaban cantidades a tanto alzado durante el período 2001-2005. En 2006 se puso en marcha la primera clave de distribución y, durante el período 2007-2012, las citadas claves de distribución se perfeccionaron. Cabe señalar que el concepto de clave de distribución hace referencia a un procedimiento de reparto, proporción o porcentaje fijo que se aplica, en función de la naturaleza del coste indirecto, para determinar la parte que corresponde a un centro (o servicio) determinado de la actividad. La creación de claves de distribución se fundamenta en el supuesto de que existe una proporcionalidad entre el coste y el servicio prestado. Las claves de distribución del cuadro 5 se basan en seis criterios diferentes, en función de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto. Las claves de distribución se basan en hipótesis, independientemente del ámbito en el que se establezcan. De este modo, a menos que pueda demostrarse que existe una falta de realismo o errores graves en la elección de las funciones y las técnicas de cálculo de las claves, en el presente caso no puede considerarse que estas no sean correctas o estén infravaloradas. Las autoridades francesas confirman que los criterios sobre los que se fundamenta la asignación de claves son objetivos y pertinentes.

(45) Por último, las autoridades francesas precisaron los importes facturados y la evolución del tráfico de pasajeros entre 2001 y 2012:

— entre los años 2001 y 2005, se facturó un importe total de 433 160 EUR. Durante dicho período, el tráfico aumentó, pero se mantuvo en una media anual inferior a 100 000 pasajeros;

— en 2006, se facturó un importe total de 162 000 EUR. Durante dicho año, la actividad del aeropuerto se disparó en términos de pasajeros, alcanzando los 180 890, es decir, un 42 % más que en 2005;

— durante el período 2007-2012, se facturó un total de 1 386 000 EUR. En 2007, el tráfico de pasajeros superó la barrera de los 200 000 pasajeros.

3.1.1.3. Presunta sobrefacturación de los servicios prestados por la CCI al aeropuerto de Rochefort/Saint-Agnant

(46) El director del aeropuerto de La Rochelle y una secretaria contribuyeron a garantizar la gestión y explotación del aeropuerto de Rochefort/Saint-Agnant (en lo sucesivo, el «aeropuerto de Rochefort»), entre el 1 de enero de 2002 y el 30 de junio de 2006, en virtud de un contrato de servicios celebrado en colaboración con la Cámara de Comercio e Industria de Rochefort ([15]). El 11 de julio de 2001, la CCI de La Rochelle fue seleccionada para encargarse de la gestión del aeropuerto de Rochefort, tras un procedimiento de licitación.

(47) El citado contrato de servicios tenía por objeto la gestión y explotación del aeropuerto de Rochefort e incluía servicios de administración general, servicios en materia de obras o de adquisición de equipos, así como la prestación de servicios a los usuarios.

(48) Durante el plazo de vigencia del citado contrato (2002-2006), el coste global de la prestación de servicios fue de 991 235 EUR ([16]). La CCI de La Rochelle percibió 293 264 EUR en concepto de la citada prestación de servicios.

([15]) Esos servicios se prestaron en virtud de un contrato celebrado entre una agrupación constituida por la CCI de Rochefort y la CCI de La Rochelle, por una parte, y el Sindicato Mixto del aeropuerto de Rochefort, por otra.

([16]) Cuadro n.º 21 del informe de la CRC.

3.1.1.4. Anticipos reembolsables concedidos por el servicio general de la CCI

Cuadro 6

Distribución de los anticipos reembolsables durante el período 2001-2012

(en EUR)

Año	Anticipos
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
TOTAL 2001-2012	**7 061 199**

Fuente: Autoridades francesas.

(49) Durante el período 2001-2012, los servicios generales de la CCI concedieron una serie de anticipos reembolsables al aeropuerto, por un importe acumulado de 7 061 199 EUR. Dichos anticipos reembolsables se concedieron sin que se exigiera ninguna compensación por uso del capital. Según Francia, se trata de préstamos concedidos al aeropuerto, que este último está obligado a reembolsar. Los citados préstamos se inscriben en el balance como activos del servicio general de la CCI y como pasivos del aeropuerto, y la CCI dispone asimismo de una garantía de recuperación de los mismos, constituida sobre los activos inmobiliarios del aeropuerto.

(50) Las autoridades francesas establecieron que la finalidad de los anticipos reembolsables era, por una parte, proporcionar al aeropuerto la liquidez necesaria para poner en marcha proyectos de inversión en infraestructuras y, por otra, equilibrar el presupuesto y, de esta forma, cubrir, temporalmente (puesto que se trataba de anticipos), el déficit de explotación del aeropuerto.

3.1.1.5. Contribuciones financieras de las entidades locales a las acciones de promoción del aeropuerto de La Rochelle.

51) La CCI recibió subvenciones de la región de Poitou-Charentes, del departamento de Charente Marítimo y de la comunidad de municipios de La Rochelle, en aras de contribuir a las acciones de promoción llevadas a cabo por el aeropuerto de La Rochelle. El cuadro 7, que consta a continuación, recoge las distintas subvenciones.

Cuadro 7

Contribuciones financieras previstas y efectivamente abonadas por las distintas entidades locales, destinadas a contribuir a las acciones de promoción llevadas a cabo por el aeropuerto de La Rochelle.

(en EUR)

Contribuciones financieras previstas	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamento de Charente Marítimo			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Comunidad de municipios de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Región de Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTAL			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Contribuciones financieras pagadas efectivamente	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamento de Charente Marítimo			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Comunidad de municipios de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Región de Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTAL			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Fuente: Autoridades francesas.

[1] De conformidad con la información facilitada por las autoridades francesas, entre 2007 y 2009 no se abonó ninguna contribución financiera a efectos de contribuir a la promoción del aeropuerto de La Rochelle.

(52) Estas contribuciones se abonaron en el marco de una serie de contratos celebrados entre la CCI, por una parte, y el departamento de Charente Marítimo, la comunidad de municipios de La Rochelle y la región Poitou-Charentes, por otra.

(53) Las autoridades francesas solo pudieron facilitar a la Comisión dos contratos celebrados en 2010 con el departamento de Charente Marítimo, por una parte, y la comunidad de municipios de La Rochelle, por otra ([17]).

(54) Cada uno de estos dos contratos de 2010 establece que el departamento de Charente Marítimo y la comunidad de municipios de La Rochelle se comprometían a financiar una parte de las «acciones de promoción que la CCI tiene previsto emprender con la clientela turística extranjera y, en particular, en los mercados de Londres, Dublín, Oslo y Bruselas, ya que se operan rutas aéreas con estas ciudades» ([18]). Sin embargo, los citados contratos no especifican el tipo de acciones de promoción que llevarán a cabo la CCI o los proveedores de servicios encargados de tales acciones. En particular, los citados contratos no mencionan el hecho de que los proveedores de tales acciones de promoción sean las compañías aéreas o sus filiales.

3.1.2. *Subvenciones de equipamiento*

(55) Durante el período 2001-2005, varias entidades locales y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional («FEDER») concedieron subvenciones al aeropuerto de La Rochelle (en lo sucesivo, «subvenciones de equipamiento») con el fin de financiar diversas inversiones, por un importe total aproximado de 3 millones de euros (véase el cuadro 8, a continuación):

— el Consejo General de Charente Marítimo concedió al aeropuerto una subvención de equipamiento de 46 000 EUR, en 2001, y de 744 000 EUR, en 2005;

— el Consejo Regional de Poitou-Charentes concedió al aeropuerto una subvención de equipamiento de 744 000 EUR en 2005;

— la comunidad de municipios de La Rochelle concedió al aeropuerto una subvención de equipamiento de 967 000 EUR en 2005;

— el FEDER concedió al aeropuerto una subvención de 485 000 EUR en 2005.

(56) Las anteriores subvenciones financiaron varias medidas de inversión, entre las que destacan:

— la creación de una nueva sala de embarque y llegadas;

— el refuerzo, alargamiento y ensanchamiento de la pista de aterrizaje y despegue;

— el refuerzo y ampliación de la pista de rodaje;

— el refuerzo y ampliación de la zona de estacionamiento de aviones;

— la creación de una cuenca de sedimentación para que el aeropuerto se adhiriera a la ley de aguas.

(57) Por otra parte, las autoridades francesas precisaron que las inversiones estaban destinadas, en particular, a garantizar la seguridad de los vuelos de las aeronaves utilizadas habitualmente por las compañías europeas (B737, A320), aumentando el ancho de la pista a 45 metros (La Rochelle era uno de los únicos aeropuertos comerciales con una pista de 30 metros de ancho), ampliándola 115 metros hacia el oeste (para compensar parcialmente el impacto del umbral desplazado en la distancia de aterrizaje) y adaptando las pistas de rodaje y las plataformas para garantizar una circulación completamente segura. Además, algunas inversiones permitieron al aeropuerto cumplir determinadas obligaciones en materia de protección del medioambiente (ley de aguas).

(58) Las autoridades francesas precisaron que el aeropuerto de La Rochelle no recibió ninguna subvención destinada a financiar en acondicionamiento de una zona de estacionamiento de vehículos de pago en 2006 y su posterior ampliación en 2008.

(59) El cuadro 8, que consta a continuación, ofrece una visión de conjunto de las medidas de inversión que dieron lugar a las subvenciones de equipamiento.

(60) Las autoridades francesas precisaron que la parte de las inversiones no cubierta por las subvenciones fue financiada por la CCI en calidad de propietaria y operadora del aeropuerto.

([17]) Estos contratos se hicieron llegar a la Comisión el 4 de junio de 2012.

([18]) Presentación preliminar de los contratos entre la CCI y el departamento de Charente Marítimo y la comunidad de municipios de La Rochelle, suscritos respectivamente el 29 de junio de 2010 y el 16 de julio de 2010.

Cuadro 8

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

(en EUR)

Naturaleza de la inversión	Coste total de la inversión	Fecha de concesión de la subvención	Entidad pública contribuyente	Importe de la subvención
Renovación y conformidad con las normas (incluida la pista)	5 876 000	4.1.2001	Consejo General	46 000
		2.12.2005	FEDER	485 000
		29.10.2004	Consejo General	744 000
		14.3.2005	Consejo Regional	744 000
		23.3.2005	Comunidad de municipios	967 000
TOTAL				2 986 000

Fuente: Autoridades francesas.

3.2. **Medidas en favor de las compañías aéreas**

3.2.1. *Precisiones sobre las tasas aeroportuarias*

(61) Según Francia, todos los servicios aeroportuarios prestados por el operador del aeropuerto a los distintos usuarios se llevan a cabo sobre la base de las disposiciones de su baremo aeroportuario. Cada propuesta de tarifa se somete al dictamen de la comisión consultiva económica (en lo sucesivo, «Cocoeco»), lo que permite consultar a los usuarios de la plataforma aeroportuaria las tarifas en vigor (compañías aéreas, sindicatos profesionales, empresas de trabajos aéreos, asociaciones). Así pues, según Francia, el aumento del importe de los cánones no aeronáuticos se presenta cada año a la Cocoeco. Cada propuesta tarifaria del operador se notifica, asimismo, al prefecto del departamento antes de su aplicación, junto con el dictamen de la Cocoeco.

(62) Francia comunicó a la Comisión los baremos relativos a los servicios aeroportuarios aplicables entre 2001 y 2013. Francia también envió a la Comisión todos los dictámenes de la Cocoeco correspondientes a los años 2001 a 2013, a excepción del de 2005 (la Cocoeco no se reunió ese año).

(63) Francia también indicó que la tasa de balizamiento corre a cargo de las compañías, en función de la aplicación de la normativa de aviación civil en el caso de los movimientos nocturnos o de escasa visibilidad (el servicio de navegación aérea es la autoridad competente de cara a juzgar si el alumbrado debe encenderse o no) o a petición del piloto. Según las autoridades francesas, el servicio de navegación aérea de La Rochelle facilita la información sobre el uso o no del alumbrado durante el desplazamiento de los aviones para que el operador pueda emitir la debida factura a la compañía.

(64) Según Francia, el aeropuerto percibe los siguientes cánones no aeronáuticos: i) cánones de ocupación (parte fija y variable en función del volumen de negocios generado) por las siguientes actividades: aparcamientos de automóviles, empresas de alquiler de coches, hangares de aviones, restaurante, tiendas, publicidad, y ii) diversos servicios prestados por desembolsos.

3.2.2. *Contratos celebrados con las compañías aéreas*

(65) La Comisión examinó los contratos por los que se remuneran los servicios prestados por el aeropuerto para la actividad aeronáutica de las compañías aéreas (en lo sucesivo, los «contratos de servicios aeroportuarios») y los contratos por los que se remuneran los servicios de *marketing* prestados por las compañías aéreas al aeropuerto (en lo sucesivo, «contratos de servicios de *marketing*»), celebrados entre la CCI y las compañías aéreas durante el período comprendido entre 2001 y la incoación del procedimiento de investigación formal, el 8 de febrero de 2012.

(66) La Comisión examinó los contratos de fijación de tasas aeroportuarias o de servicios de *marketing* celebrados entre la CCI y las siguientes compañías aéreas: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz y easyJet.

3.2.2.1. Contratos celebrados con Ryanair/AMS

(67) Según Francia, los contratos celebrados por la CCI con Ryanair y AMS durante el período considerado son los siguientes:

Cuadro 9

Lista de contratos celebrados entre la CCI y Ryanair/AMS

N.º	Contratos	Fecha de la firma	Período al que se refiere el contrato
1	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrato de servicios de *marketing* CCI-Ryanair (Gran Bretaña y otros)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrato de servicios de *marketing* CCI-Ryanair (Gran Bretaña y otros)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrato n.º 1 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Gran Bretaña)	1.4.2006	1.5.2006- 31.4.2009
D	Contrato n.º 2 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006- 31.4.2009
2	Contrato n.º 1 de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair (Gran Bretaña)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrato n.º 2 de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrato n.º 1 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Gran Bretaña)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrato n.º 2 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrato n.º 3 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Modificación n.º 1 del contrato de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	25.02.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Modificación n.º 1 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Modificación n.º 2 del contrato de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

N.º	Contratos	Fecha de la firma	Período al que se refiere el contrato
M	Modificación n.º 2 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Modificación n.º 3 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Contratos de servicios aeroportuarios suscritos entre la CCI y Ryanair

(68) Tal y como se recoge en el cuadro 9, la CCI y Ryanair celebraron varios contratos por los que se fijaban las tasas aeroportuarias y las tarifas de prestación de asistencia en tierra durante el período analizado.

(69) En lo que respecta a todos los contratos de servicios aeroportuarios contemplados en la presente sección, Francia indicó que:

— las tarifas de las tasas aeronáuticas que figuran en dichos contratos son las que dictaminó la Cocoeco, aplicables a todas las compañías aéreas;

— a excepción del repostaje de combustible, la CCI no lleva a cabo la prestación de ningún otro servicio de asistencia en tierra;

— a Ryanair no se le cobró la tasa de balizamiento porque únicamente operaba vuelos durante el día, lo que no justifica el uso del sistema de iluminación de la pista.

(70) Así pues, del examen de estos contratos se desprende que las tasas aeronáuticas aplicadas a Ryanair en cada uno de los contratos corresponden, efectivamente, a la tarifa general aprobada por la Cocoeco.

— *Contrato 1: contrato de 10 de diciembre de 2003*

(71) Este primer contrato, firmado el 10 de diciembre de 2003 entre la CCI y Ryanair, de aplicación retroactiva desde el 1 de mayo de 2003, por un período de tres (3) años, fijaba el importe de las tasas aeroportuarias aplicables a Ryanair. En virtud del mismo, la compañía aérea se comprometía a ofrecer una ruta directa entre el aeropuerto de La Rochelle y Londres (Stansted) y a abrir potencialmente una o varias rutas hacia los aeropuertos de Bruselas (Charleroi), Frankfurt (Hahn) o cualquier otro, en la medida en que dichas rutas permitieran a Ryanair garantizar un mínimo de trescientos cuarenta (340) días de operaciones al año, por cada año de contrato, desde el aeropuerto de La Rochelle.

(72) El contrato 1, de 10 de diciembre de 2003, preveía, asimismo, el pago por Ryanair de una tasa en concepto de asistencia en tierra, previsto en el artículo 2b del mismo, de […] EUR por BAe 146-300, [...] EUR por Boeing 737-300 y de [...] EUR por Boeing 737-800. En primer lugar, en su respuesta de 30 de agosto de 2011, Francia alegó que, a excepción del repostaje, la CCI «no garantiza la prestación de ningún otro servicio de asistencia en tierra» y que «los usuarios contratan los servicios de asistencia en tierra directamente con un tercero privado». A continuación, en su respuesta de 12 de abril de 2012, Francia aclaró que la CCI solo actuaba en calidad de intermediaria entre Ryanair y Atlantica, la empresa de asistencia en tierra. Según la CCI, el contrato de servicios aeroportuarios de 10 de diciembre de 2003 entre la CCI y Ryanair únicamente establecía las tarifas fijadas por Atlantica. Francia y la CCI indican que, a partir de 2007, Ryanair comenzó a tratar directamente con Atlantica. De hecho, esta responsabilidad se transfirió a Atlantica en virtud del contrato de asistencia en tierra de 1 de febrero de 2007, que mantuvo la tarifa del contrato anterior para los servicios de asistencia en tierra aplicables a los aviones Boeing 737-800 de Ryanair.

— *Contrato 2: contrato de 1 de mayo de 2006*

(73) En virtud de este contrato, suscrito entre la CCI y Ryanair el 1 de mayo de 2006, por un período de tres (3) años, Ryanair se comprometía a operar una ruta entre La Rochelle y Londres (Stansted) que generara un tráfico de, al menos, 95 000 pasajeros al año.

— *Contrato 3: contrato de 1 de mayo de 2006*

(74) En virtud de este contrato, suscrito el 1 de mayo de 2006 entre la CCI y Ryanair, por un período de tres (3) años, Ryanair se comprometía a operar una ruta entre La Rochelle y Dublín que generara un tráfico de, al menos, 45 000 pasajeros al año.

— *Contrato 4: contrato de 1 de febrero de 2007*

(75) Este contrato, que sustituía implícitamente al contrato 2, se celebró el 1 de febrero de 2007 entre la CCI y Ryanair, con fecha límite de 30 de abril de 2009. En virtud del mismo, Ryanair se comprometía a garantizar una ruta diaria entre el aeropuerto de La Rochelle y Londres (Stansted) y a abrir potencialmente una o varias rutas con Bruselas (Charleroi), Frankfurt (Hahn) o cualquier otro aeropuerto. Asimismo, se comprometía a garantizar un mínimo de trescientos cuarenta (340) días de operaciones al año, por cada año de contrato, desde el aeropuerto de La Rochelle. A partir del 1 de febrero de 2007, Atlantica comenzó a prestar servicios de asistencia en tierra a Ryanair en virtud del contrato de asistencia mencionado en el considerando 71).

— *Contrato 5: contrato de 13 de enero de 2010*

(76) La CCI y Ryanair suscribieron este contrato el 13 de enero de 2010, con aplicación retroactiva a partir del 1 de mayo de 2009, por un período de tres (3) años. En virtud del mismo, Ryanair se comprometía a garantizar un servicio diario entre el aeropuerto de La Rochelle y Londres (Stansted), Dublín y Bruselas (Charleroi), así como a abrir potencialmente una o varias rutas hacia cualquier otro aeropuerto en el que operara Ryanair.

(77) Este contrato fue objeto de las dos modificaciones que se recogen a continuación.

— *Contrato 6: Modificación n.º 1, de 1 de febrero de 2010, del contrato 5, de 13 de enero de 2010*

(78) La citada modificación del contrato 5, de 13 de enero de 2010, válida hasta el 31 de marzo de 2013, establecía las rutas que Ryanair se comprometía a operar desde el aeropuerto de La Rochelle, a partir de la temporada de verano de 2010, siempre que se dieran las siguientes condiciones:

— Londres (Stansted): un tráfico mínimo de 53 000 pasajeros (de llegada y salida) por año completo;

— Dublín (solo verano): un tráfico mínimo de 17 000 pasajeros (de llegada y salida) por año completo;

— Bruselas (Charleroi; solo verano): un tráfico mínimo de 17 000 pasajeros (de llegada y salida) por año completo;

— Oslo (Rygge; solo verano): un tráfico mínimo de 17 000 pasajeros (de llegada y salida) por año completo.

(79) Esta modificación completaba el contrato 5, de 13 de enero de 2010.

— *Contrato 7: modificación n.º 2, de 28 de enero de 2011, del contrato 5, de 13 de enero de 2010*

(80) Mediante la citada modificación del contrato 5, de 13 de enero de 2010, Ryanair se comprometía a operar una ruta a Oporto (solo en verano) a partir de la temporada de verano de 2011, con un tráfico mínimo de 17 000 pasajeros (de llegada y salida) por año completo.

b) Contratos de servicios de *marketing* suscritos entre la CCI y Ryanair/AMS

(81) Tal y como se establece en el cuadro 9, la CCI también suscribió varios acuerdos de *marketing*. Dichos acuerdos fueron suscritos, entre 2003 y 2006, por la CCI y Ryanair y, a partir de 2006, por la CCI y AMS, filial al 100 % de Ryanair.

— *Contrato A: contrato de 1 de diciembre de 2003 celebrado con Ryanair*

(82) El 1 de diciembre de 2003, la CCI y Ryanair celebraron un contrato de aplicación retroactiva desde el 1 de mayo de 2003 hasta el 31 de diciembre de 2003. En virtud de dicho contrato, Ryanair se comprometía a operar, a partir del 1 de mayo de 2003, una ruta diaria entre La Rochelle y Londres (Stansted) y a abrir potencialmente una o más rutas adicionales a Frankfurt (Hahn), Bruselas (Charleroi) u otro aeropuerto, durante un mínimo de trescientos cuarenta (340) días al año.

(83) Asimismo, Ryanair se comprometía a incluir en su sitio web tres (3) enlaces a sitios turísticos relacionados con la región de La Rochelle y a poner en marcha una campaña de promoción de sus conexiones con dicho aeropuerto.

(84) La CCI debía abonar a Ryanair la cantidad de [...] EUR:

— [...] EUR a la firma del contrato;

— [...] EUR previa presentación por Ryanair de un resumen de las acciones de *marketing* llevadas a cabo y de su coste, que debía ascender, como mínimo, a [...] EUR.

— *Contrato B: contrato de 3 de junio de 2004 celebrado con Ryanair*

(85) El 3 de junio de 2004, se celebró un contrato entre la CCI y Ryanair para un período comprendido entre el 1 de enero de 2004 y el 30 de abril de 2006. En virtud de este contrato, Ryanair se comprometía a operar, a partir del 1 de enero de 2004, una ruta diaria entre La Rochelle y Londres (Stansted), así como a abrir potencialmente una o varias rutas adicionales a Frankfurt (Hahn), Bruselas (Charleroi) u otro aeropuerto, durante un mínimo de trescientos cuarenta (340) días al año. Asimismo, Ryanair se comprometía a alcanzar un factor de carga de plazas de, al menos, el 60 % en sus vuelos.

(86) En virtud de dicho contrato, Ryanair se comprometía a incluir en su sitio web enlaces a sitios turísticos relacionados con la región de La Rochelle.

(87) Como contraprestación, la CCI debía pagar a Ryanair la suma de [...] EUR anuales; importe que se podría ver reducido si Ryanair no alcanzaba sus objetivos de ocupación y se debía calcular en proporción al número de pasajeros transportados. Los pagos se efectuaban con carácter trimestral y los excedentes se compensaban de un año a otro.

(88) Por lo que se refiere al importe abonado a Ryanair por la CCI para los dos años siguientes, no se facilitó a la Comisión ningún documento que acreditara un importe concreto.

— *Contrato C: contrato de 1 de abril de 2006 celebrado con AMS, relativo a Gran Bretaña*

(89) El 1 de abril de 2006, la CCI y AMS celebraron un contrato por un período de tres (3) años, efectivo a partir del 1 de mayo de 2006. Dicho contrato estaba vinculado al compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Londres (Stansted), con un mínimo de 95 000 pasajeros al año.

(90) En virtud del citado contrato, AMS se comprometía prestar una serie de servicios de *marketing* en el sitio web www.ryanair.com a cambio del pago de [...] EUR al año, es decir, [...] EUR al mes:

— la presencia de un enlace al sitio web indicado por la CCI en la página de inicio de la versión inglesa del sitio web de Ryanair ([19]) durante cincuenta y seis (56) días, por un importe de [...] EUR;

— la presencia de cuatro (4) párrafos de ciento cincuenta (150) palabras en la sección de «5 cosas que hay que hacer» en la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair, por un valor de […] EUR;

— la presencia de dos (2) enlaces a los sitios web indicados por la CCI en la barra de estado de la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair, por un valor de […] EUR;

— la presencia de un enlace al sitio web indicado por la CCI en la sección «5 cosas que hay que hacer» de la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair, por un valor de […] EUR;

— el envío de un correo electrónico de promoción de La Rochelle a los abonados británicos e irlandeses al sitio web de Ryanair, por valor de [...] EUR.

(91) Además, las partes podían acordar servicios adicionales. Los pagos de la CCI por los citados servicios se efectuarían con carácter mensual, sobre la base de las facturas enviadas por AMS.

— *Contratos D y E: contrato de 1 de abril de 2006 y su modificación, de 1 de junio de 2007, celebrados con AMS, relativos a Irlanda*

(92) El 1 de abril de 2006, la CCI y AMS celebraron el contrato D por un período de tres (3) años, efectivo a partir del 1 de mayo de 2006. Dicho contrato estaba vinculado al compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Dublín, con un mínimo de 45 000 pasajeros al año.

(93) En virtud del citado contrato, AMS se comprometía a incluir un enlace, en el sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, a un sitio web establecido por la CCI, doscientos doce (212) días al año, por un importe de [...] EUR al año, es decir, [...] EUR al mes. Además, las partes podían acordar servicios adicionales. Los pagos de la CCI por los citados servicios se efectuarían con carácter mensual, sobre la base de las facturas enviadas por AMS.

([19]) Traducción libre de la mención «the www.ryanair.com English language homepage» que figura en el contrato.

(94) El contrato D fue objeto de una posterior modificación, con fecha de 1 de junio de 2007 (contrato E), que redefinía los servicios de *marketing* para el año 2007: AMS se comprometía a incluir en el sitio web de Ryanair un enlace a un sitio web establecido por la CCI durante cuarenta y cinco (45) días durante el período comprendido entre junio y septiembre de 2007, en lugar de doscientos doce (212) días al año, por un importe de [...] EUR.

— *Contrato F: contrato de 21 de septiembre de 2007 celebrado con AMS, relativo a Inglaterra*

(95) El servicio aeroportuario de la CCI firmó el contrato F, relativo a los servicios de *marketing* en el sitio web de Ryanair en el Reino Unido, el 21 de septiembre de 2007. Esta modificación del contrato C añadía a los servicios de *marketing* previstos en este último contrato el envío de cinco (5) correos electrónicos promocionales adicionales durante el invierno de 2007/2008 a los 255 000 suscriptores ingleses de la lista de correo de Ryanair. Estos servicios adicionales se remunerarían a [...] EUR.

— *Contrato G: contrato de 17 de septiembre de 2009 celebrado con AMS, relativo a Gran Bretaña*

(96) El 17 de septiembre de 2009, la CCI y AMS celebraron un contrato por un período de tres (3) años, de aplicación retroactiva desde el 1 de enero de 2009. Dicho contrato estaba vinculado al compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Londres (Stansted), con un mínimo de 53 000 pasajeros al año.

(97) En virtud del citado contrato, AMS se comprometía a prestar una serie de servicios de *marketing* a cambio del pago de [...] EUR al año:

— la presencia de un enlace al sitio web indicado por la CCI en la página de inicio de la versión inglesa del sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, durante veintidós (22) días, por un importe de [...] EUR;

— la presencia de un párrafo en la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair, por un valor de [...] EUR;

— la presencia de un enlace al sitio web indicado por la CCI en la barra de estado de la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair, por un valor de […] EUR.

(98) El valor total de estos servicios ascendía a [...] EUR, a los que se había de aplicar un descuento. Además, las partes podían acordar servicios adicionales.

— *Contratos H y J: contrato de 17 de septiembre de 2009, así como su modificación, celebrados con AMS, relativos a Bélgica*

(99) El 17 de septiembre de 2009, la CCI y AMS celebraron un contrato por un período de tres (3) años, de aplicación retroactiva desde el 1 de enero de 2009 (contrato H). Dicho contrato estaba vinculado al compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Bruselas (Charleroi), con un mínimo de 9 000 pasajeros durante el primer año y de 16 000 pasajeros los años siguientes.

(100) De conformidad con los términos de dicho contrato, AMS se comprometía a incluir un enlace al sitio web indicado por la CCI en la página de inicio de las versiones neerlandesa y belga del sitio web de Ryanair (www.ryanair.com) ([20]) durante noventa y cinco (95) días el primer año y durante ciento sesenta (160) días los años siguientes, por un valor respectivo de [...] EUR y de [...] EUR. Dichos servicios fueron objeto de las debidas facturas a nombre de la CCI, por un valor de [...] EUR el primer año y de [...] EUR durante los años siguientes. Además, las partes podían acordar servicios adicionales.

(101) Este contrato fue objeto de una modificación (contrato J), ese mismo día, por la que AMS se comprometía a incluir un enlace al sitio web indicado por la CCI en la página de inicio de las versiones neerlandesa y belga del sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, durante diez (10) días más, para el período 2009. El citado servicio adicional se facturaría por un valor de [...] EUR.

— *Contrato I: contrato de 17 de septiembre de 2009 celebrado con AMS, relativo a Irlanda*

(102) El 17 de septiembre de 2009, la CCI y AMS celebraron otro contrato por un período de tres (3) años, de aplicación retroactiva desde el 1 de enero de 2009 (contrato I). Dicho contrato estaba vinculado al compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Dublín, con un mínimo de 17 000 pasajeros al año.

([20]) Traducción libre de la mención «the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage».

(103) De conformidad con los términos de dicho contrato, AMS se comprometía a incluir un enlace al sitio web indicado por la CCI en la página de inicio de la versión irlandesa del sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, durante doscientos (200) días, por un valor de [...] EUR. El citado servicio fue objeto de las correspondientes facturas a nombre de la CCI, por un valor de [...] EUR al año. Además, las partes podían acordar servicios adicionales.

— *Contrato K: contrato de 25 de febrero de 2010 celebrado con AMS*

(104) El 25 de febrero de 2010, la CCI y AMS celebraron un contrato por un período de tres (3) años, que entró en vigor el 31 de marzo de 2010 (contrato K). Dicho contrato sustituía y anulaba cualesquiera contratos anteriores entre las partes.

(105) En 2009, se suscribieron tres contratos de servicios de *marketing* para cada uno de los mercados en los que estaba previsto llevar a cabo acciones de marketing: Gran Bretaña, Irlanda y Bélgica. Sin embargo, en 2010, las partes suscribieron un único contrato para todos estos mercados.

(106) Dicho contrato versaba sobre la explotación por parte de Ryanair de una serie de rutas aéreas que conectaban el aeropuerto de La Rochelle con el Reino Unido, Irlanda, Bélgica y Noruega (siendo, esta última, una ruta nueva). Aunque el contrato no preveía ninguna obligación de tráfico o frecuencia, sí establecía que, en caso de reducción de la frecuencia o cancelación de una de estas rutas, el paquete de servicios de *marketing* se modificaría en consecuencia.

(107) En virtud del citado contrato, AMS se comprometía prestar una serie de servicios de *marketing* a cambio de [...] EUR al año:

— la presencia de cinco párrafos en la sección «5 cosas que hay que hacer» en el sitio web de Ryanair;

— la presencia de 3 enlaces en el sitio web de Ryanair;

— la presencia, durante noventa (90) días, de un enlace en la página de inicio de las versiones irlandesa, noruega y neerlandesa del sitio web de Ryanair;

— la presencia, durante cincuenta (50) días, de un enlace en la página de inicio de la versión británica del sitio web de Ryanair.

(108) Además, las partes podían acordar servicios adicionales.

(109) Este contrato fue objeto de las tres modificaciones de contrato que se recogen a continuación.

— *Contrato L: modificación n.º 1 del contrato K, de 25 de febrero de 2010, relativo a Irlanda*

(110) El 23 de junio de 2010, se suscribió una primera modificación del contrato K, de 25 de febrero de 2010, en relación con el compromiso de Ryanair de operar una ruta entre La Rochelle y Cork. En virtud de dicho contrato, AMS se comprometía a ampliar a setenta (70) días la duración de la presencia de un enlace en el sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, a un sitio web elegido por la CCI, por un importe de [...] EUR.

— *Contrato M: modificación n.º 2 del contrato K, de 25 de febrero de 2010, relativo a Portugal*

(111) En virtud del citado contrato, suscrito el 11 de febrero de 2011, AMS se comprometía a prestar una serie de servicios de *marketing*, por un importe de […] EUR, facturados en concepto de [...] EUR al año:

— la presencia de un enlace al sitio web indicado por la CCI en la sección «Aeropuerto y turismo» de la página de inicio de la versión portuguesa del sitio web de Ryanair, www.ryanair.com, durante trescientos sesenta y cinco (365) días al año;

— la presentación de La Rochelle (texto, imagen y enlace elegidos por la CCI) en la página de inicio de la versión portuguesa del sitio web de Ryanair, durante cuatro (4) semanas al año.

— *Contrato N: modificación n.º 3 del contrato K, de 25 de febrero de 2010, relativo a Noruega*

(112) En 2011, se suscribió una tercera modificación del contrato K, de 25 de febrero de 2010. En virtud de dicha modificación, AMS se comprometía a prestar una serie de servicios de *marketing*, por un importe de [...] EUR, facturados en concepto de [...] EUR el primer año, y de [...] EUR, facturados en concepto de [...] EUR el segundo año.

(113) Durante el primer año (del 31 de marzo de 2011 al 31 de octubre de 2011), los servicios prestados fueron los siguientes:

— la presentación de La Rochelle (texto, imagen y enlace elegidos por la CCI) en la página de inicio de la versión noruega del sitio web de Ryanair, durante seis (6) semanas al año;

— la presencia de un *banner* elegido por la CCI en la barra de estado situada a la derecha de la página de inicio de la versión noruega del sitio web de Ryanair, durante tres (4) meses al año.

(114) Durante el segundo año (del 31 de marzo de 2012 al 31 de octubre de 2012), los servicios prestados fueron los siguientes:

— la presentación de La Rochelle (texto, imagen y enlace elegidos por la CCI) en la página de inicio de la versión noruega del sitio web de Ryanair, durante seis (3) semanas al año;

— la presencia de un *banner* elegido por la CCI en la barra de estado situada a la derecha de la página de inicio de la versión noruega del sitio web de Ryanair, durante tres (3) meses al año.

3.2.2.2. Contratos celebrados con Flybe, Aer Arann y Jet2

a) Decisión arancelaria en materia de tasas, de 27 de marzo de 2008

(115) La decisión arancelaria en materia de tasas, de 27 de marzo de 2008, mencionada por la Cocoeco preveía una serie de incentivos para la apertura de nuevas rutas regulares. En efecto, la citada decisión arancelaria preveía un sistema de descuentos decrecientes sobre las tasas aeronáuticas, limitado a tres (3) años, para la apertura de nuevas rutas o la continuación de la explotación de las rutas existentes durante la temporada de invierno. Asimismo, establecía las condiciones en las que podrían concederse tales descuentos:

— la concesión de descuentos por la apertura de nuevas rutas regulares ([21]) estaba sujeta a las siguientes condiciones: i) que se tratara de una nueva ruta regular (estacional o anual); ii) que el inicio de las operaciones tuviera lugar en 2008, y iii) que su capacidad fuera superior a 2 000 plazas para la temporada primavera/verano de la IATA;

— la concesión de descuentos para la explotación de rutas en invierno estaba sujeta a las siguientes condiciones: i) que la ruta existiera pero nunca hubiera sido explotada en la temporada de invierno de la IATA, antes de 2008, y ii) que las medidas solo fueran aplicables en el período invernal.

(116) Los descuentos de estos incentivos figuran en el cuadro 10, que consta a continuación.

Cuadro 10

Descuentos de las tasas aeroportuarias que pueden concederse en el marco de la decisión arancelaria de 27 de marzo de 2008

	Año 1	Año 2	Año 3
Tasa de aterrizaje	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Iluminación	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Estacionamiento	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Tasa por pasajero	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Fuente: Autoridades francesas.

b) Contrato suscrito con Jet2

(117) El 4 de julio de 2008, la CCI y Jet2 firmaron un contrato de tasas aeroportuarias, de una duración de tres (3) años, con aplicación retroactiva al 12 de mayo de 2008, relativo a las rutas a Edimburgo y Leeds ([22]).

([21]) La definición de nueva línea regular es, según Francia, la que figura en las Directrices de 2005.

([22]) El contrato de 12 de mayo de 2008 suscrito entre la CCI y Jet2 hace alusión también una ruta entre La Rochelle y Belfast, que habría estado prevista para la temporada de 2009; sin embargo, las autoridades francesas precisaron que la ruta entre La Rochelle y Belfast es un proyecto que nunca vio la luz.

(118) El citado contrato preveía, asimismo, importantes descuentos sobre las tasas aeroportuarias correspondientes, tal y como figuran en el cuadro 10. Además, Jet2 se comprometía a ofrecer, al menos, 2 000 plazas por temporada o, de lo contrario, los descuentos se reducirían en un 5 % al año siguiente.

(119) Este contrato preveía también el pago de una «contribución en apoyo a la comercialización, o *marketing*» de [...] EUR por parte de la CCI durante el primer año (2008) y, durante el segundo y tercer año (*a priori* 2009 y 2010), el pago de una contribución a las actividades de *marketing*, cuyo importe se habría de «redefinir en función del programa de vuelos». De acuerdo con el contrato, el importe de la contribución a las actividades de *marketing* podía redefinirse mediante una modificación del contrato, en función del número de pasajeros y de la evolución del programa de vuelos. A efectos de recibir dicha contribución, el contrato estipulaba que Jet2 debía emitir una factura acompañada de documentos justificativos (plan de *marketing*, facturas de las actividades promocionales realizadas). Asimismo, para beneficiarse de esta ayuda, Jet2 se comprometía a ofrecer un mínimo de 2 000 plazas por ruta y por temporada de primavera/verano de la IATA. En caso de no alcanzar el citado número de plazas durante el período en cuestión, Jet2 no tendría derecho a percibir la contribución a las actividades de *marketing* correspondiente al año en cuestión.

(120) De conformidad con la información presentada por Francia en su carta de 30 de agosto de 2011, la CCI abonó a Jet2 un importe de [...] EUR en 2008 y 2009, pero no abonó nada en dicho concepto en 2010.

c) Contratos celebrados con Flybe y Aer Arann

(121) La Comisión examinó los contratos de tasas aeroportuarias suscritos por la CCI y las compañías aéreas Flybe y Aer Arann:

— contrato celebrado el 18 de marzo de 2009 con Flybe, por un período de tres (3) años con aplicación retroactiva a partir del 3 de mayo de 2008, relativo a la ruta de Glasgow;

— contrato celebrado con Aer Arann, por un período de tres (3) años a partir del 24 de mayo de 2008 (la fecha de firma no se especifica en el contrato), relativo a la ruta de Cork.

(122) Estos dos contratos preveían importantes descuentos sobre las tasas aeroportuarias correspondientes, tal y como figuran en el cuadro 10. Además, en virtud de lo dispuesto en ambos contratos, las compañías se comprometían a ofrecer, al menos, 2 000 plazas por temporada o, de lo contrario, los descuentos se reducirían en un 5 % al año siguiente.

(123) Francia precisó que dichos descuentos se concedieron de conformidad con las condiciones establecidas por la decisión arancelaria en materia de tasas, de 27 de marzo de 2008.

3.2.2.3. Contratos celebrados con Buzz

(124) De acuerdo con el informe de la CRC, Buzz, filial de KLM, inauguró la primera ruta de bajo coste entre La Rochelle y Londres (Stansted) en la primavera 2001 ([23]). El informe de la CRC establece que Buzz se encontraba sujeta a las tasas aeroportuarias correspondientes a las tarifas en vigor. El informe de la CRC también establece que Buzz se benefició de acciones promocionales y gastos de comunicación por un total de 59 068,51 EUR en 2001 y 2002. Por último, la CRC menciona que Ryanair se hizo cargo, *de facto*, de la ruta en 2003 y que la CCI le facturó sus servicios en las mismas condiciones que Buzz, hasta finales de año.

(125) Francia afirma que únicamente se celebró un contrato con Buzz, con fecha de 8 de noviembre de 2002. El contrato de servicios aeroportuarios, de 8 de noviembre de 2002, suscrito por la CCI y Buzz se refiere a las rutas regulares operadas por Buzz en el aeropuerto de La Rochelle y a las condiciones de utilización de las infraestructuras durante un período de tres (3) años.

(126) Francia precisa, asimismo, que las acciones de promoción y los gastos de comunicación relativos a Buzz mencionados en el informe de la CRC corresponden, en realidad, a acciones de comunicación realizadas en el marco de un contrato con Maison de la France y no con Buzz. Según la CCI, no se efectuó pago alguno en concepto de *marketing* a la compañía Buzz.

([23]) Según la CRC, «la apertura de la ruta La Rochelle-Londres (Stansted) en 2001 fue objeto de un acuerdo de servicios retroactivo, con fecha de 8 de noviembre de 2002 (...) por un período de tres (3) años, a partir del 25 de marzo de 2001».

3.2.2.4. Relación con easyJet

(127) El informe de la CRC menciona que easyJet «solicitó una ayuda para actividades de marketing de [...] EUR» para la ruta que conectaba el aeropuerto con Bristol en 2006. Ayuda de marketing que, al parecer, se había acordado verbalmente cuando se concluyó el informe.

(128) Francia declara que, contrariamente a la información incluida en el informe de la CRC, easyJet no recibió financiación alguna en concepto de servicios de *marketing* o publicidad. Asimismo, Francia afirma que, aunque se produjo un intercambio informal que preveía dicha contribución en el marco de las negociaciones entre el aeropuerto e easyJet, el citado proyecto nunca se llevó a cabo y, por tanto, no se celebró ningún acuerdo de ayuda para actividades de *marketing* con easyJet.

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

(129) La Comisión consideró necesario incoar el procedimiento de investigación formal para examinar la totalidad de las aportaciones financieras de las distintas entidades y autoridades públicas a la CCI, en calidad de operadora del aeropuerto de La Rochelle, desde 2001 hasta la fecha de la Decisión de incoación, descritas en la sección 3.1, y evaluar las posibles ayudas a las compañías aéreas incluidas en todos los contratos firmados entre la CCI y las compañías aéreas, descritas en la sección 3.2.2, desde 2001 hasta la fecha de la Decisión de incoación (el 8 de febrero de 2012).

4.1. **Medidas en favor del aeropuerto**

(130) En su evaluación de las contribuciones financieras a la CCI, en calidad de operadora del aeropuerto de La Rochelle, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la existencia de una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, así como sobre su compatibilidad con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

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

(131) Las autoridades francesas declararon que una parte de la financiación abonada por el Estado estaba destinada a cubrir costes relativos a misiones soberanas que no constituían una actividad económica en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Sin embargo, dicha financiación únicamente debe utilizarse para compensar los costes resultantes y no puede destinarse a otras actividades económicas ([24]). La Comisión consideró que no disponía de información suficiente sobre la naturaleza exacta de los costes que entran en el ámbito de las misiones soberanas y tampoco podía excluir que se concediera una ventaja al aeropuerto en forma de cobertura de dichos costes.

(132) Por su parte, Francia alegó que la financiación en cuestión no constituía una ventaja en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Es más, consideraba que la gestión del aeropuerto de La Rochelle constituye un servicio de interés económico general en su conjunto. Por consiguiente, la Comisión evaluó las medidas de apoyo financiero a la CCI, a la luz de la jurisprudencia Altmark ([25]). Y, en este sentido, consideró que Francia no había demostrado el cumplimiento de ninguna de las cuatro condiciones establecidas por la sentencia Altmark necesarias para la exclusión de una ventaja en la compensación de los costes derivados de un servicio de interés económico general.

(133) Por lo que respecta a la compatibilidad de las aportaciones financieras a la CCI, a la luz del principio del operador en una economía de mercado, la Comisión no pudo excluir que las contribuciones financieras en cuestión hubieran conferido a la CCI una ventaja selectiva en la totalidad del período cubierto por la Decisión y, por consiguiente, no pudo excluir que estas medidas constituyeran ayudas estatales.

4.1.1.1. Financiación de infraestructuras y actividades soberanas

(134) La Comisión indicó que no disponía de elementos de prueba que sugirieran que las subvenciones a las infraestructuras procedentes de entidades públicas fueran financieramente viables o que se esperara algún rendimiento.

([24]) Sentencia del Tribunal de Justicia, de 18 de marzo de 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003 (ayuda estatal N309/2002) (DO C 148 de 25.6.2003) y Decisión de la Comisión de 16 de octubre de 2002 (ayuda estatal N438/2002) - Subvenciones a las administraciones portuarias para la ejecución de tareas que dependen de las autoridades públicas (DO C 284 de 21.11.2002).

([25]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Por lo que se refiere a la subvención destinada a financiar las actividades denominadas soberanas, la Comisión albergaba dudas, como ya se ha explicado, sobre la naturaleza exacta de los costes sufragados por el Estado y que, según las autoridades francesas, correspondían al ejercicio del poder público.

4.1.1.2. Financiación de la explotación

(136) Sobre la base del informe de la CRC, la Comisión consideró que algunas transferencias financieras entre las cuentas del servicio general de la CCI y las cuentas del servicio aeroportuario de la CCI no parecían haberse realizado en el marco de transacciones puramente comerciales.

(137) En primer lugar, parecía que el servicio general de la CCI había subfacturado al aeropuerto algunos de sus servicios, ya que la contabilidad del aeropuerto no reflejaba los costes reales de dichos servicios. Así pues, la Comisión no descartó que la posible subfacturación tuviera por objeto paliar el resultado deficitario del aeropuerto entre 2001 y 2006

(138) Por ende, resulta que la explotación del aeropuerto fue subvencionada mediante anticipos reembolsables concedidos por el presupuesto general de la CCI a las cuentas del aeropuerto, que parecen constituir recursos financieros aportados a coste cero.

(139) Por otra parte, la Comisión también consideró que la remuneración abonada a la CCI en concepto de la gestión y explotación del aeropuerto de Rochefort parecía superior a las condiciones normales de mercado, en particular debido a la ausencia de tráfico en la plataforma.

(140) Además, de la cantidad percibida por el aeropuerto de La Rochelle por dicha prestación de servicios, 40 000 EUR no correspondían a la cobertura de los costes en que incurrió la CCI como consecuencia de los servicios prestados, sino a una «remuneración del proveedor de servicios», lo que corresponde a un tipo medio del 16 % del importe total facturado por estos servicios.

(141) Por lo que se refiere a las contribuciones financieras a la explotación de determinadas rutas aéreas abonadas a la CCI por diferentes entidades públicas, la Comisión cuestionó la naturaleza de tales medidas y si se trataba de pagos al aeropuerto, ya que pasaban por las cuentas de este, o de ayudas a las compañías aéreas en cuestión.

4.1.2. *Compatibilidad de la ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE*

(142) La Comisión aplicó las Directrices de 2005 para evaluar la compatibilidad de las medidas de inversión con el mercado interior ([26]). En este sentido, la Comisión consideró que no disponía de los elementos necesarios para evaluar la compatibilidad de las medidas en cuestión, a la luz de los criterios establecidos en las Directrices de 2005.

(143) Además, la Comisión albergaba dudas sobre la compatibilidad con el mercado interior de cualquier sobrecompensación de las actividades soberanas, así como de cualquier ayuda de funcionamiento en favor de la CCI.

4.2. **Medidas en favor de las compañías aéreas**

(144) Por lo que se refiere a la evaluación de las medidas en favor de las compañías aéreas, la Comisión también expresó sus dudas sobre la existencia de una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE y sobre su compatibilidad con el mercado interior, a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

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

(145) La Comisión evaluó si, efectivamente, se dio un caso de ventaja selectiva en los contratos celebrados con las compañías aéreas examinando si, en circunstancias similares, un operador aeroportuario privado que operara en condiciones normales de economía de mercado habría celebrado acuerdos comerciales similares a los celebrados por la CCI.

([26]) Algunas medidas adoptadas antes de la publicación de estas Directrices deben analizarse teniendo en cuenta la práctica decisoria anterior de la Comisión. Dado que los criterios establecidos por la práctica anterior fueron consolidados por las Directrices de 2005, se consideran directamente aplicables a estas medidas.

(146) La Comisión observó, con carácter preliminar, que durante el período analizado, el aeropuerto registró resultados deficitarios en todos los ejercicios ([27]) y que, de conformidad con el informe de la CRC, las tarifas aplicadas por el aeropuerto eran discriminatorias entre compañías aéreas ([28]). Así pues, por todo lo anterior, la Comisión duda de que el aeropuerto actuara como un inversor prudente en sus relaciones comerciales con las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de La Rochelle.

(147) La Comisión consideró que, en aras de determinar si el organismo de gestión del aeropuerto había actuado como un inversor prudente en una economía de mercado, guiado por perspectivas de rentabilidad ([29]), los contratos celebrados debían evaluarse para cada período considerado, en el momento en que se celebraron.

4.2.1.1. Existencia de una ventaja selectiva en los contratos celebrados con Ryanair/AMS

(148) La Comisión consideró que los contratos de servicios aeroportuarios y los de servicios de *marketing* debían evaluarse conjuntamente, dado que Ryanair y AMS constituyen, de hecho, un único beneficiario de las medidas en cuestión. Además, la Comisión consideró que la firma de los contratos de servicios de *marketing* estaba supeditada a la suscripción de los contratos de servicios aeroportuarios, ya que la única ventaja que se esperaba de los contratos de servicios de marketing era un aumento del número de pasajeros que utilizaban Ryanair desde el aeropuerto.

(149) Asimismo, la Comisión manifestó sus dudas en cuanto al hecho de que el operador del aeropuerto, al celebrar los contratos de servicios aeroportuarios y los de servicios de *marketing*, actuara como un operador prudente en una economía de mercado que persigue una política estructural, global o sectorial, y se guía por perspectivas de rentabilidad a más o menos largo plazo. En efecto, la Comisión observó que no existía ningún estudio de mercado o plan de negocio de los diferentes contratos celebrados con Ryanair/AMS que apoyase económicamente la decisión del aeropuerto de comprometerse tanto con Ryanair/AMS.

(150) Según Francia, la justificación económica de la celebración de dichos contratos residía en la repercusión indirecta que generaban para la actividad y el turismo de la región. Sin embargo, la Comisión señaló que no podían tenerse en cuenta las consideraciones de desarrollo regional a la hora de aplicar el criterio del inversor prudente ([30]).

(151) La Comisión expresó sus dudas acerca de las tarifas aeroportuarias aplicadas a Ryanair, en particular en el marco del contrato firmado el 10 de diciembre de 2003, por el que se eximía a la compañía del pago de la tasa de balizamiento.

(152) En lo que respecta al coste de los contratos de servicios de *marketing*, la Comisión observó que habían sido varias las entidades públicas que participaron en su financiación. Por ello, se planteó, asimismo, si resultaba conveniente evaluar el comportamiento del aeropuerto junto con el del Estado u otras autoridades públicas que controlaran al organismo de gestión del aeropuerto o que participaran en su financiación.

(153) La Comisión también cuestionó la existencia real de los servicios de asistencia en tierra previstos en los sucesivos contratos celebrados con Ryanair y, en particular, el contrato de *handling* de 10 de diciembre de 2003 entre Ryanair y la CCI. En efecto, en su respuesta de 30 de agosto de 2011, Francia indicó que la CCI no prestaba ningún servicio de asistencia en tierra.

(154) Por todo lo anterior la Comisión consideró que albergaba dudas sobre si el aeropuerto y las entidades públicas que habían contribuido o contribuían a los costes de explotación de Ryanair habían actuado como un inversor prudente en una economía de mercado al celebrar los contratos examinados.

([27]) El informe de la CRC de 13 de mayo de 2008 publicó los resultados financieros del aeropuerto entre 2001 y 2006. El hecho de que el aeropuerto registrara también resultados deficitarios en el período posterior a 2006 fue mencionado por Francia en su carta de 30 de agosto de 2011.

([28]) Según el informe de la CRC, la compañía Airlinair es la única que paga la tasa de balizamiento, mientras que el resto de compañías de bajo coste están exentas de su pago durante la temporada de invierno, e incluso en verano, en los horarios correspondientes a la noche aeronáutica (véase el capítulo 3.1 del informe).

([29]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, apartado 20 y sentencia del Tribunal General 12 de diciembre de 2000, Alitalia/Comisión, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, apartado 84.

([30]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de enero de 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke y Lech-Stahlwerke/Comisión, T-129/95, T-2/96 y T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, apartado 120.

4.2.1.2. Existencia de una ventaja selectiva en los contratos celebrados con Jet2, Flybe y Aer Arann

(155) La Comisión constató que los contratos suscritos con las compañías Jet2, Flybe y Aer Arann dieron lugar a reducciones sustanciales del coste de las tasas ([31]) y que, según Francia, dichas reducciones se aplicaron de forma no discriminatoria a todas las compañías que cumplían los criterios de la decisión arancelaria de 27 de marzo de 2008 (véase el apartado 3.3.2.2).

(156) No obstante, la Comisión observó que, tal y como mencionó Francia, el aeropuerto registró resultados deficitarios durante el período analizado. La rentabilidad de estos incentivos se calculó sobre la base de una estimación de los costes operativos, eximiendo así a las compañías aéreas de participar en la financiación de las infraestructuras utilizadas. Por consiguiente, la Comisión consideró que estos incentivos podían privar al aeropuerto de los ingresos de explotación necesarios para su equilibrio financiero.

4.2.1.3. Existencia de una ventaja selectiva derivada de los importes abonados a Jet2, easyJet y Buzz a cambio de sus servicios de *marketing*

(157) En el marco de la solicitud de información adicional, Francia mencionó los importes abonados a Jet2 en 2009 por sus servicios de *marketing*, que ascendían a [...] EUR. Además, el informe de la CRC menciona que easyJet «solicitó una ayuda a las actividades de marketing de […] EUR» para la ruta que conectaba el aeropuerto con Bristol en 2006 ([32]) y que Buzz se benefició de acciones promocionales y gastos de comunicación por un total de 59 068,51 EUR en 2001 y 2002.

(158) La Comisión consideró que no disponía de información suficiente para demostrar que los importes abonados no constituían ayudas o que se habían abonado, efectivamente, de conformidad con el principio del inversor prudente y que las compensaciones, en forma de servicios de *marketing*, correspondían a los importes abonados.

4.2.2. *Compatibilidad de la ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE*

(159) La Comisión estableció que la compatibilidad de las medidas concedidas tras la publicación de las Directrices de 2005 debía evaluarse a la luz de dichas Directrices mientras que, por su parte, la compatibilidad de las medidas concedidas antes de la publicación de dichas Directrices debía evaluarse con arreglo a la práctica decisoria de la Comisión en el momento de su concesión. Sin embargo, la Comisión añadió que, al adoptar las Directrices de 2005, se consolidó su práctica decisoria en materia de evaluación de la compatibilidad de las ayudas concedidas a los organismos de gestión de los aeropuertos y que los criterios establecidos en dichas Directrices también eran aplicables a las medidas concedidas antes de su publicación.

(160) Así pues, en vista de la información de que disponía, la Comisión albergaba dudas sobre la compatibilidad de las medidas en favor de las compañías aéreas con el mercado interior.

5. **OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS**

(161) La Comisión recibió observaciones de los siguientes terceros interesados:

— la CCI, Ryanair y AMS;

— de las siguientes empresas: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma y La Rochelle Evénements;

— las siguientes asociaciones: Amicale Rivedoux, Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré, Envol Verde, Ile de Ré Tourisme, Asociación de profesionales náuticos de La Rochelle, Unión departamental de oficinas de turismo y centros de iniciativas de Charente Marítimo (UDOTSI, por sus siglas en francés), Destination La Rochelle;

([31]) 75 % el primer año, 50 % el segundo año y 25 % el tercer año.
([32]) Capítulo 5.1.1 del informe de la CRC.

— las siguientes entidades públicas: los Consejeros de Comercio Exterior, el departamento de Charente Marítimo, la oficina de turismo de La Rochelle, la CCI Poitou-Charentes, la CCI Angulema, Charente-Maritime Tourisme, la comunidad de municipios de La Rochelle, el ayuntamiento de Royan, Vendée Tourisme y la región de Poitou-Charentes;

— particulares.

5.1. **Observaciones de la CCI**

(162) Las observaciones de la CCI se fundamentan en las enviadas por Francia el 12 de abril de 2012, a las que la CCI añade elementos adicionales.

— *Observaciones relativas a las medidas en favor del aeropuerto*

(163) La CCI considera, en primer lugar, que las medidas examinadas por la Comisión no pueden afectar a la competencia, ya que ninguno de los dos aeropuertos situados en la zona de influencia del aeropuerto de La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan y Niort) ofrece rutas comerciales. Asimismo, niega que el aeropuerto de Angulema se encuentre en la zona de influencia del aeropuerto de La Rochelle, puesto que está a dos (2) horas en coche.

(164) En lo que respecta a las ayudas a la inversión, la CCI considera que una parte de las ayudas a la inversión examinadas tenía por objeto la realización de misiones soberanas de seguridad y protección, por lo que no pueden considerarse ayudas estatales. Es el caso de las misiones e infraestructuras financiadas mediante la tasa de seguridad y de las infraestructuras dedicadas a las siguientes actividades no económicas: puesto de control o seguridad, control aduanero, hangar destinado al estacionamiento de tres vehículos de extinción de incendios.

(165) Además, la CCI considera que tiene la obligación de prestar un servicio de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG»). De hecho, el artículo L.170-1 del Código de Comercio le confía una misión de desarrollo económico, atractivo y ordenación del territorio, y la gestión del aeropuerto en su territorio forma parte de dicha misión. La CCI subraya que la ciudad de La Rochelle se encuentra aislada. Es la única área urbana francesa de más de 150 000 habitantes a la que no llega autopista alguna y que, además, no está comunicada por ninguna línea ferroviaria de alta velocidad, ni se prevé que vaya a estarlo, por lo que se tarda más de tres (3) horas en llegar a París en tren.

(166) Por otra parte, la CCI considera que la financiación de las infraestructuras debe considerarse una ayuda compatible, de conformidad con las prácticas de la Comisión entre 2000 y 2005 y, posteriormente, con las Directrices de 2005.

(167) En lo que respecta a la subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al servicio aeroportuario de la CCI, esta subraya que estos servicios se prestan de manera conjunta a los diferentes servicios de la CCI y hacen referencia a servicios estructurales (contabilidad, informática, recursos humanos), cuyos costes se reparten entre todos sus servicios. Por tanto, no es de extrañar que la facturación de dichos servicios no se base en una lógica comercial y sea inferior a la que podría aplicar una organización independiente. Según la CCI, lo anterior es coherente con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que acepta que la prestación de servicios entre las entidades de una misma red no siempre sigue una lógica puramente comercial ([33]).

(168) En cuanto a la sobrefacturación de los servicios prestados en el aeropuerto de Rochefort/Saint-Aignant, la CCI considera que los importes impugnados no constituyen una facturación adicional, a pesar de que el tráfico superara el número de vuelos previsto en el pliego de condiciones de la misión.

(169) En cuanto a los anticipos reembolsables, la CCI niega que puedan equipararse a subvenciones. Se trata de préstamos que el aeropuerto ha de reembolsar. La ausencia de tipos de interés se justifica por el hecho de que dichos anticipos son, en realidad, una financiación entre dos servicios internos de la CCI. Además, la CCI considera que actuó como lo haría cualquier operador privado al satisfacer las necesidades de liquidez de su aeropuerto.

([33]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) La CCI considera que, incluso en caso de que la Comisión considerase que la financiación de la explotación constituye una ayuda estatal, debería considerarse compatible sobre la base de las Directrices de 2014.

— *Observaciones relativas a las medidas en favor de las compañías aéreas*

(171) Por lo que se refiere a los contratos celebrados entre el aeropuerto y las compañías aéreas, la CCI considera que, en primer lugar, los citados contratos no cumplen la condición de imputabilidad al Estado sobre la base de los criterios establecidos por la sentencia Stardust ([34]).

(172) Y, en segundo lugar, la CCI considera que el precio pagado por el aeropuerto en sus contratos de servicios de *marketing* no superaba el precio de mercado. En particular, subraya que el precio pagado por el aeropuerto de La Rochelle por los servicios de *marketing* se ajustaba, e incluso era inferior, al precio de mercado y que se basaba en la tarifa disponible en el sitio web de AMS.

(173) La CCI considera que los contratos celebrados con AMS respondían a un objetivo de rentabilidad, pues estaban concebidos a efectos de mejorar el atractivo del aeropuerto y su relación global con Ryanair. Asimismo, la CCI considera que el plan de negocio 2003-2018, que tiene en cuenta los costes de *marketing* a efectos de evaluar la relación del aeropuerto con Ryanair, demuestra la existencia de una perspectiva de rentabilidad a largo plazo.

(174) Por lo que se refiere a las tasas aeroportuarias abonadas por las distintas compañías aéreas, la CCI afirma que la exención de la tasa de balizamiento de la que se beneficia Ryanair se explica por el hecho de que esta compañía únicamente opera vuelos durante el día, por lo que no hace uso de dicho balizamiento.

(175) En lo que respecta a los descuentos sobre las tasas aeroportuarias concedidos a determinadas compañías aéreas, la CCI considera que tenían como único objetivo la apertura de nuevas rutas, hacían referencia a un período de tiempo limitado y no eran discriminatorios. Asimismo, añade que las tasas aeroportuarias contribuyeron a mejorar la rentabilidad del aeropuerto.

(176) En cuanto a las cantidades abonadas a Jet2 en concepto de servicios de *marketing*, la CCI aplica el mismo razonamiento que el desarrollado anteriormente para Ryanair y AMS y precisa que, contrariamente a lo alegado por la CRC en su informe, easyJet no recibió remuneración alguna en concepto de servicios de *marketing*.

(177) Por lo que se refiere a las contribuciones financieras de las entidades públicas a la explotación de las rutas aéreas, la CCI niega que el plan de negocio del aeropuerto incluyera la financiación de los contratos de *marketing* por parte de las entidades locales. Por el contrario, considera que estas autoridades se sumaron a estos contratos de servicios de *marketing* en el marco de su misión de interés general de promoción de su territorio.

5.2. **Observaciones de Ryanair y AMS**

(178) Ryanair impugna el análisis que la Comisión realizó en la Decisión de incoación y considera que la Comisión debería utilizar el método comparativo para la aplicación del criterio del inversor prudente. Además, Ryanair ha presentado varios estudios económicos basados en el método comparativo con el fin de demostrar que los contratos de servicios aeroportuarios celebrados entre Ryanair y el aeropuerto de La Rochelle respetan el principio del operador en una economía de mercado.

(179) Ryanair critica, asimismo, la decisión de la Comisión de investigar conjuntamente los contratos celebrados por el aeropuerto con Ryanair y AMS. Y, además, refuta la imputación al Estado y el uso de recursos estatales en las medidas decididas por la CCI.

(180) Ryanair también presentó un estudio económico a efectos de demostrar que los contratos celebrados por Ryanair con el aeropuerto de La Rochelle respetan el principio del operador en una economía de mercado, de conformidad con el método del análisis de rentabilidad incremental *ex ante*. En virtud de dicho estudio, el análisis no debe centrarse únicamente en la duración real de los contratos, sino en su duración teórica, teniendo en cuenta las posibilidades de prórroga que incluyen. Así pues, el estudio se basa en la evolución media del tráfico de Ryanair en otros aeropuertos desde los que opera la compañía.

([34]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, República francesa/Comisión (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair considera, asimismo, 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 en una economía de mercado.

(182) Ryanair también presentó un informe económico en aras de demostrar que los contratos celebrados por el aeropuerto con Ryanair y AMS se ajuntan al principio del operador en una economía de mercado si se analizan conjuntamente (enfoque que Ryanair impugna).

(183) Por último, Ryanair critica el análisis de la Comisión, según el cual el valor atribuido a los contratos de servicios de *marketing* celebrados con AMS reside únicamente en el posible aumento del número de pasajeros que viajan con Ryanair durante la vigencia de dichos contratos, sin tener en cuenta el valor final tras su vencimiento. Según Ryanair, los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing* generan ingresos incrementales durante su vigencia y un valor final tras su vencimiento. El valor final de los contratos de servicios de *marketing* reside en el aumento del tráfico hacia el aeropuerto tras su vencimiento, como consecuencia del incremento de su reputación.

(184) Por su parte, AMS también impugna el análisis de la Comisión pues considera, en primer lugar, que los beneficios esperados de sus contratos de servicios de *marketing* para los aeropuertos no se limitan únicamente a un aumento de los pasajeros que viajan con Ryanair. Según AMS, los visitantes del sitio web de Ryanair que pueden llegar a ver los anuncios no son solo clientes de la aerolínea, sino que también puede que viajen con otras compañías aéreas. AMS también señala que el factor de carga de plazas de los aviones de Ryanair no varía en función de si el aeropuerto desde el que opera la compañía ha firmado un contrato de servicios de *marketing* o no.

(185) Además, AMS impugna también la decisión de la Comisión de investigar conjuntamente los contratos celebrados por el aeropuerto con Ryanair y AMS. Por último, AMS explica que la publicidad en el sitio web de Ryanair permite al aeropuerto atraer a más pasajeros de entrada, que suelen ser más propensos a gastar que los pasajeros de salida, y aumentar así sus ingresos no aeronáuticos.

5.3. **Observaciones de otros terceros interesados**

(186) Algunos particulares y la asociación Envol Vert comunicaron a la Comisión su apoyo con respecto al procedimiento incoado y denunciaron las subvenciones recibidas por Ryanair. Asimismo, algunos particulares se cuestionan también la magnitud real de las repercusiones económicas generadas por el aeropuerto de La Rochelle.

(187) El resto de terceros interesados destacan la contribución del aeropuerto de La Rochelle al desarrollo del turismo y la economía local. También subrayan la gran repercusión negativa que tendría el cierre del aeropuerto, especialmente, para algunos terceros interesados, sobre su propia actividad económica.

(188) La CCI de Angulema alega que no existe competencia alguna entre el aeropuerto de Angulema y el de La Rochelle.

(189) Y la CCI de Poitou-Charentes expresa su apoyo a la Resolución del Parlamento Europeo ([35]) sobre el futuro de los aeropuertos y los servicios aéreos regionales en la Unión Europea, destinada a reconocer el papel de los aeropuertos regionales en el desarrollo económico de los territorios.

(190) La Región de Poitou-Charentes subraya que no ha pagado directamente subvenciones al aeropuerto, sino solamente a la CCI, con el fin de que pueda llevar a cabo sus funciones.

(191) Por su parte, la UDOTSI considera indispensable mantener la financiación que permita a las compañías aéreas beneficiarias preservar y desarrollar sus actividades en el aeropuerto de La Rochelle. En línea con lo anterior, la UDOTSI señala que una reducción de la financiación daría lugar a una disminución de la actividad turística en Charente Marítimo, lo que repercutiría negativamente en la economía local.

(192) La comunidad de municipios de La Rochelle y el departamento de Charente Marítimo afirman que su participación en las acciones de marketing realizadas en el marco de los contratos de *marketing* celebrados por la CCI se inscribe en el marco de sus competencias y de su interés por promocionar su territorio. Además, la comunidad de municipios precisa que se asoció a la CCI en el marco de un contrato de *marketing* global, permitiéndole beneficiarse

([35]) Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el futuro de los aeropuertos y los servicios aéreos regionales en la Unión Europea [2011/2196(INI)].

de una reducción de las tarifas aplicadas por AMS. Por último, la comunidad de municipios añade que no tiene ningún interés directo en la gestión del aeropuerto de La Rochelle y considera que, por tanto, su participación financiera no debe incluirse en el plan de negocio del aeropuerto.

6. **OBSERVACIONES Y COMENTARIOS DE FRANCIA**

6.1. **Medidas en favor del aeropuerto**

— *Sobre el interés general de la plataforma*

(193) Francia alega que el conjunto de las actividades del aeropuerto (incluidas las actividades de aviación comercial) constituyen misiones de servicio de interés general, especialmente el desarrollo económico y turístico de la región, de modo que ningún importe concedido a los operadores del aeropuerto puede considerarse una ayuda estatal.

— *Subvenciones de equipamiento*

(194) Francia declara que no comparte la postura de la Comisión ([36]) sobre la aplicabilidad de la jurisprudencia Aéroports de Paris ([37]) a las medidas de apoyo a las infraestructuras concedidas antes de la publicación de las Directrices de 2005. En este sentido, considera que deben aplicarse las Directrices de 1994 ([38]) y, en particular, el apartado 12, que excluye las ayudas a las infraestructuras del control de las ayudas estatales por parte de la Comisión. Según Francia, el cambio de la jurisprudencia en la sentencia Aéroports de Paris, por la que se reconocía la gestión y explotación de un aeropuerto como actividad económica, que afectaba a un aeropuerto europeo de categoría 1 y hacía referencia a una cuestión jurídica ajena a la financiación de los aeropuertos, no podía considerarse directamente vinculante para los Estados miembros en lo que respecta a la financiación de las infraestructuras aeroportuarias, a pesar de que el único texto vigente en aquel momento, las Directrices de 1994, establecía claramente que los proyectos de infraestructuras aeroportuarias constituían medidas generales de política económica no sujetas al control de las ayudas estatales. Asimismo, Francia considera que la práctica de la Comisión se ajustaba a esta Comunicación de 1994 ([39]). En el contexto de este clima de inseguridad jurídica, Francia considera que actuó de conformidad con el único documento que revestía valor jurídico, a saber, las Directrices de 1994.

(195) Francia también considera que ninguna de las medidas de ayuda a la inversión en cuestión puede afectar a la competencia y que, por consiguiente, se han de excluir del ámbito de investigación de la Comisión.

(196) Según Francia, las inversiones respetan el principio del inversor prudente en una economía de mercado y justifica las distintas medidas de inversión por la insuficiencia crónica de capacidad del aeropuerto. Según Francia, la CCI decidió remediar esas limitaciones llevando a cabo inversiones destinadas a aumentar la capacidad del aeropuerto. Y, a su juicio, las distintas decisiones de inversión se supeditaron sistemáticamente a los resultados de los estudios prospectivos y planes de negocio realizados *ex ante* en 2000, 2002 y 2008. Sobre la base de estos estudios, que Francia considera que se fundamentan en hipótesis razonables, la CCI optó, mediante deliberación de 21 de febrero de 2003, por solicitar financiación a las distintas entidades públicas antes mencionadas.

(197) Francia considera que sus inversiones han sido limitadas y que el aeropuerto siempre ha hecho gala de un enfoque económico especialmente comedido a la hora de llevar a cabo sus inversiones, esperando a llegar a la saturación antes de decidirse a realizar las obras necesarias.

([36]) Decisión de incoación, considerandos 162 y 163.
([37]) Sentencia de 12 de diciembre de 2000 en el asunto Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) 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)
([39]) Decisión de la Comisión de 30 de marzo de 1999, Italia - Aeropuerto la isla de Elba, ayuda estatal NN 638/1998 (DO C 67 de 17.3.2004, p. 9); Decisión de la Comisión de 14 de junio de 1999, Reino Unido - aeropuerto de Manchester, ayuda estatal NN 109/98 (DO C 65 de 13.3.2004, p. 5), considerando 6.

(198) Con carácter subsidiario, Francia considera que, si la Comisión estimase que las medidas examinadas constituyen ayudas estatales, debería declarar su compatibilidad con el mercado interior, ya que se trata de medidas concedidas a efectos del cumplimiento de misiones de interés económico general que reúnen las condiciones del artículo 106, apartado 2, del TFUE. Las autoridades francesas creen que el aeropuerto de La Rochelle podría considerarse, en su conjunto, un SIEG, en la medida en que su misión esencial consiste en garantizar la accesibilidad de la zona a la que presta servicio, así como llevar a cabo una misión de desarrollo económico, social y turístico.

(199) Con carácter subsidiario de segundo grado, Francia invoca la compatibilidad de las ayudas a las infraestructuras con el mercado interior, en virtud de las Directrices de 2005.

— *Financiación de la explotación*

(200) En primer lugar, Francia considera que los servicios de lucha contra incendios de las aeronaves y de lucha contra el peligro que supone la fauna silvestre son funciones propias de los poderes públicos esenciales para la seguridad de los aeropuertos y, por tanto, deben excluirse del ámbito de investigación de la Comisión en lo que respecta al aeropuerto de La Rochelle.

(201) Por otra parte, Francia afirma que la financiación del aeropuerto de La Rochelle no puede afectar a la competencia en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE y que, por tanto, las medidas examinadas no constituyen ayudas estatales.

(202) Con carácter subsidiario, Francia cree que, si la Comisión considerase que las medidas examinadas constituyen ayudas estatales, debería declarar su compatibilidad con el mercado interior, a la luz de las Directrices de 2014.

6.2. **Medidas en favor de las compañías aéreas**

— *Descuento sobre las tasas en favor de Jet2, Flybe y Aer Arann*

(203) Francia recuerda que el sistema de descuentos aplicado a Jet2, Flybe y Aer Arann era decreciente, limitado en el tiempo y aplicable a cualquier compañía aérea que cumpliera las condiciones establecidas por la decisión arancelaria de la CCI de 27 de marzo de 2008, por la que se establecía dicho sistema.

(204) Según Francia, este tipo de descuentos, accesibles a todos y concedidos por un período de tiempo limitado, no constituye una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, ya que no se cumplen las condiciones de selectividad y repercusión en la competencia.

— *Medidas de apoyo al marketing*

(205) Francia recuerda la necesidad de que los aeropuertos regionales en desarrollo promocionen sus servicios y su región a través de campañas de *marketing* en aras de aumentar su volumen de pasajeros.

(206) Francia señala, asimismo, que de la práctica decisoria de la Comisión se desprende que un servicio pagado a precio de mercado excluye la presencia de ayuda estatal alguna.

(207) Por otra parte, Francia subraya lo complejo que puede resultar evaluar el precio de mercado de los servicios de *marketing*, pues se ha de tener en cuenta la naturaleza exacta del servicio prestado, las medidas de control, su influencia en el tráfico y las repercusiones que genera. Las autoridades francesas desearían que el examen de estas prácticas se llevara a cabo de forma global, con el fin de evitar perjudicar a algunos aeropuertos con respecto a otros.

(208) Por su parte, las autoridades francesas comparten el análisis de la Comisión, expresado en los considerandos 205 y 214 de la decisión de incoar el procedimiento, en lo que respecta a la necesidad de llevar a cabo una evaluación conjunta de los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing*, así como de aplicar un enfoque conjunto de las distintas entidades públicas y de la CCI sobre la financiación de los contratos de servicios de *marketing*.

(209) Francia considera que no se encuentra capacitada para demostrar que los contratos de *marketing* celebrados con Ryanair y AMS respetan el principio del inversor privado en una economía de mercado, ya que dicho principio excluye toda consideración de desarrollo regional, a pesar de que la decisión de las distintas entidades locales de participar en su financiación se basara en dicha consideración. Por otra parte, Francia recuerda que considera que el criterio del inversor privado en una economía de mercado no resulta del todo apropiado para los aeropuertos de menos de un millón de pasajeros anuales, que han de tener en cuenta elementos distintos de su propia rentabilidad.

(210) Francia subraya la repercusión positiva de las actividades del aeropuerto en el desarrollo regional y, por consiguiente, considera natural que las entidades locales, que trabajan en pos del desarrollo económico y turístico de su territorio, recurran a servicios que les permitan promocionarlo y atraer viajeros.

(211) Asimismo, Francia recuerda los beneficios económicos generados por el aeropuerto. En 2010, por ejemplo, los pasajeros de compañías aéreas de bajo coste que aterrizaron en el aeropuerto de La Rochelle gastaron unos 30 millones de euros.

(212) Por lo que se refiere a la CCI, las autoridades francesas justifican el recurso a los servicios de *marketing* del siguiente modo: «[h]abida cuenta de las consideraciones que llevaron a la CCI a celebrar los contratos examinados, la posibilidad de difundir anuncios relativos al aeropuerto de La Rochelle y su región, así como al conjunto de los destinos con salida desde el aeropuerto en un sitio web tan frecuentado como el de Ryanair, representaba una oportunidad para atraer a una clientela adicional, que la CCI, deseosa de aumentar el tráfico y, por tanto, los ingresos del aeropuerto, aprovechó naturalmente». Francia añade que «[d]esde el punto de vista del aeropuerto de La Rochelle, su estrategia de apoyo al marketing dio sus frutos, ya que se tradujo en un considerable incremento del número de pasajeros a lo largo del período analizado, conduciendo a un aumento constante de las tasas aeroportuarias y los ingresos no aeronáuticos».

(213) Por lo que se refiere a las cantidades abonadas a Jet2 en concepto de servicios de *marketing*, las autoridades francesas aplican el mismo análisis que el desarrollado anteriormente para Ryanair y AMS.

(214) Francia también señala que, en contra de la información incluida en el informe de la CRC de 2008 y recogida por la Comisión en el considerando 39 de la decisión de incoar el procedimiento, easyJet no recibió financiación alguna en concepto de servicios de *marketing* o publicidad.

7. **EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS**

7.1. **Medidas en favor del aeropuerto**

(215) La Comisión analizará, en esta parte, las distintas medidas de apoyo financiero concedidas al aeropuerto, descritas en la sección 3.1.

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

(216) A tenor del artículo 107 apartado 1, del TFUE, serán incompatibles con el tratado, 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 con falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

(217) La calificación de una medida como ayuda estatal supone, pues, que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas:

— que el beneficiario sea una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que supone que ejerza una actividad económica;

— que la medida en cuestión se otorgue mediante recursos estatales y sea imputable al Estado;

— que confiera una ventaja selectiva al/a los beneficiario(s);

— que la medida en cuestión falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar a los intercambios entre Estados miembros.

7.1.1.1. Conceptos de empresa y de actividad económica

a) Marco general

(218) Como recordó la Comisión en las Directrices de 2014 ([40]), desde la fecha de la sentencia Aéroports de Paris (12 de diciembre de 2000) ([41]), 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 fecha, debido a la incertidumbre existente, 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 debían 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.

([40]) Directrices de 2014, apartados 28 y 29.

([41]) Sentencia de 12 de diciembre de 2000 en el asunto Aéroports de Paris/Comisión, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) En este caso, las subvenciones de equipamiento se concedieron después del 12 de diciembre de 2000, al igual que las posibles ayudas de funcionamiento, cuyo examen abarca el período que comienza el 1 de enero de 2001. Por consiguiente, las autoridades francesas no pueden invocar la inseguridad jurídica en cuanto a la calificación de la actividad aeroportuaria de la plataforma de La Rochelle como no económica, ya que las medidas en cuestión se adoptaron con posterioridad al 12 de diciembre de 2000.

(220) Por otra parte, como también se recoge en las Directrices de 2014, no todas las actividades de un aeropuerto tienen necesariamente un carácter económico ([42]). 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.

(221) Las subvenciones de equipamiento concedidas en 2001 y 2005 (véase el cuadro 8) sirvieron para financiar inversiones destinadas a la sala de embarque y llegadas, la pista, la pista de rodaje y la zona de estacionamiento de aeronaves. Esos equipos e infraestructuras son objeto de explotación comercial por la CCI, que es la operadora del aeropuerto y factura tasas a los usuarios de dichos activos. Así pues, esas inversiones son inherentes a la actividad comercial del aeropuerto. Las subvenciones de equipamiento concedidas entre 2001 y 2005 fueron, pues, atribuidas a actividades económicas.

(222) Por lo que se refiere a los conceptos de empresa y actividad económica, la financiación de esta infraestructura aeroportuaria, así como las posibles ayudas de funcionamiento, tienen por objeto, fundamentalmente, contribuir a la financiación de la actividad económica de explotación comercial del aeropuerto realizada por la CCI, por lo que pueden entrar en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales.

b) Caso particular de las subvenciones relativas a las misiones soberanas

(223) Tal y como se recoge en el cuadro 4, el objeto del procedimiento de investigación formal incluye subvenciones (en particular, del FIATA) que se utilizaron para financiar varias inversiones relacionadas con la seguridad, a saber, instalaciones y dispositivos de inspección y control del equipaje de bodega (IFBS, por sus siglas en francés), de control de los accesos comunes a la zona reservada (CACZR, por sus siglas en francés) y de inspección y control de pasajeros y equipaje de mano (IFPBC, por sus siglas en francés). Asimismo, las inversiones también se destinaron a garantizar una mayor seguridad, como es el caso de la adquisición de vehículos del servicio de seguridad y lucha contra incendios de aeronaves (SSLIA, por sus siglas en francés). Estas subvenciones fueron concedidas con arreglo al sistema general de financiación de las misiones soberanas en los aeropuertos franceses que se describen en los considerandos 32 y siguientes.

(224) Como recordó la Comisión en las Directrices de 2014, el Tribunal de Justicia manifestó que las actividades cuya responsabilidad, en principio, incumbe al Estado en el ejercicio de sus competencias oficiales como autoridad pública, no son de carácter económico ni entran, en general, en el ámbito de aplicación de las normas en materia de ayudas estatales ([43]). Según las Directrices de 2014, se considera, en general, que actividades como el control del tráfico aéreo, la policía, la aduana, la lucha contra incendios en las aeronaves, las medidas destinadas a proteger 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 ([44]).

(225) Por otra parte, las Directrices de 2014 precisan que, para no ser constitutiva de ayuda estatal, la financiación pública de actividades no económicas debe limitarse estrictamente a la compensación de los costes generados por las mismas, y no debe dar lugar a una discriminación indebida entre aeropuertos. Las citadas Directrices precisan, respecto de este segundo requisito que, aunque sea normal, en virtud de un ordenamiento jurídico determinado, que algunos aeropuertos civiles tengan que sufragar ciertos costes inherentes a su explotación, a diferencia de otros aeropuertos civiles, estos últimos podrían beneficiarse de una ventaja, independientemente de que los costes estén o no vinculados a una actividad considerada, en general, sin carácter económico ([45]).

— *Sobre la naturaleza no económica de las actividades financiadas*

([42]) Directrices de 2014, apartados 34 y 35.

([43]) Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-118/85, Comisión/Italia, ECLI:EU:C:1987:283, apartados 7 y 8, y sentencia del Tribunal de Justicia, de 4 de mayo de 1988, en el asunto Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, apartado 18.

([44]) Directrices de 2014, apartado 35.

([45]) Directrices de 2014, apartados 36 y 37.

(226) Las actividades financiadas por el sistema general de financiación de las misiones soberanas en los aeropuertos franceses descritas en los considerandos 32 y siguientes entran dentro de la protección de la aviación civil contra los actos de intervención ilícita ([46]), las misiones de policía ([47]), el salvamento y la lucha contra incendios en las aeronaves ([48]), la seguridad del tráfico aéreo ([49]), así como la protección del medio humano y natural ([50]). Dichas actividades pueden considerarse legítimamente competencias del Estado en el ejercicio de sus competencias oficiales como autoridad pública. Por consiguiente, Francia puede, legítimamente, considerar que dichas misiones son misiones «soberanas», es decir, que 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 costes asumidos por los organismos de gestión de aeropuertos para efectuar dichas misiones, en la medida en que estas recaigan en ellos según la legislación nacional, siempre que dicha financiación no dé lugar ni a una compensación excesiva ni a discriminaciones entre los aeropuertos.

— *Sobre la estricta compensación y no discriminación de la financiación*

(227) Se desprende de la descripción que figura en los considerandos 32 y siguientes que el sistema establecido por la legislación francesa se basa en rigurosos mecanismos de control de costes, tanto *a priori* como *a posteriori*, para garantizar que los organismos de gestión de los aeropuertos solo reciban, mediante la tasa aeroportuaria y el mecanismo complementario, los importes estrictamente necesarios para cubrir costes.

(228) Además, al aplicarse este sistema a todos los aeropuertos civiles franceses, tanto en lo que se refiere al ámbito de las misiones que dan lugar a compensaciones como a los mecanismos de financiación, se cumple la condición relativa a la ausencia de discriminación. En efecto, si la legislación francesa concede a los organismos de gestión de los aeropuertos la realización de misiones soberanas, no deja la financiación de estas misiones a su cargo, sino al del Estado. De este modo, la compensación con fondos públicos de los costes relativos a estas misiones no lleva a aliviar costes que deberían sufragar normalmente los organismos de gestión de los aeropuertos con arreglo al ordenamiento jurídico francés.

(229) Este sistema nacional se aplica al aeropuerto de La Rochelle desde el inicio del período analizado. De este modo, los fondos recibidos en aplicación de este sistema no constituyen ayudas estatales en favor del aeropuerto.

7.1.1.2. Fondos estatales e imputabilidad al Estado

(230) A continuación se recogen las entidades locales y autoridades públicas que concedieron subvenciones al operador del aeropuerto de La Rochelle: el Estado francés, la región de Poitou-Charentes, el departamento de Charente Marítimo, la comunidad de municipios de La Rochelle y el servicio general de la CCI de La Rochelle.

a) Servicio general de la CCI de La Rochelle

(231) En aras de determinar si los recursos de las Cámaras de Comercio e Industria constituyen recursos estatales y si su utilización es imputable al Estado, la Comisión observa, en primer lugar, que el artículo L 710-1 del Código de Comercio califica a las Cámaras de Comercio e Industria como «órganos intermedios del Estado». Más concretamente, las Cámaras de Comercio e Industria son entidades públicas en derecho francés. A tenor del artículo L 710-1 del Código de Comercio en vigor, «las CCI 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».

(232) Por otra parte, el artículo L 710-1 del Código de Comercio establece las misiones de las Cámaras de Comercio e Industria: «La red [de Cámaras de Comercio e Industria] 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.

([46]) 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.
([47]) El control automatizado en las fronteras por identificación biométrica entra dentro de esta categoría.
([48]) Como se indicó anteriormente, estas tres categorías constan explícitamente en las Directrices de 2014 como ejemplos de actividades no económicas.
([49]) La prevención del peligro que supone la fauna silvestre entra dentro de esta categoría.
([50]) Las medidas de control medioambientales entran dentro de esta categoría.

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

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

2) 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;

3) una misión de apoyo y asesoría para el desarrollo internacional de las empresas y la exportación de su producción, en asociación con la Agencia mencionada en el artículo 50 de la ley n.º 2003-721 de 1 de agosto de 2003;

4) 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;

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

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

7) 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.».

(233) Así pues, la lista de las misiones de las Cámaras de Comercio e Industria que figura en el artículo L 710-1 del Código de Comercio y que se recoge más arriba, demuestra que la razón de ser y el objetivo básico de las Cámaras de Comercio e Industria son 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 los poderes públicos, el apoyo a las empresas locales y el desarrollo del atractivo y la ordenación del territorio. Las actividades industriales y comerciales de las Cámaras de Comercio e Industria van aparejadas al ejercicio de sus misiones de interés general y están concebidas para contribuir a la realización de las mismas.

(234) Esta disposición legislativa ha evolucionado desde su creación, en 2005, hasta su versión actual, pero sus principios fundamentales siguen siendo los mismos. Del mismo modo, las normas vigentes antes del artículo L 710-1 del Código de Comercio se fundamentaban en dichos principios. Así pues, a lo largo del período examinado, las Cámaras de Comercio e Industria, como la CCI, siguieron siendo organismos públicos creados por ley, administrados por directivos de empresa electos y bajo la tutela del Estado. Por otra parte, en calidad de órganos intermedios del Estado, se les siguen encargando misiones de interés general como representar los intereses de la industria, del comercio y de los servicios ante las otras autoridades públicas nacionales y extranjeras, y contribuir al atractivo y la ordenación del territorio, así como al apoyo a las empresas.

(235) La Comisión también subraya que los artículos R 712-2 y siguientes del Código de Comercio ponen las CCI bajo la tutela de los representantes del Estado. Por este motivo, la autoridad de tutela tiene acceso a todas las sesiones de las asambleas generales de las CCI y puede solicitar que se incluyan determinados temas en el orden del día de dichos organismos. Asimismo, la autoridad de tutela debe estar informada de determinados tipos de deliberaciones importantes establecidas por la normativa (por ejemplo, sobre el presupuesto, el recurso a empréstitos, la concesión de garantías a terceros, las cesiones, adquisiciones o extensiones de participaciones financieras en sociedades civiles o mercantiles, etc.). Sobre todo, las deliberaciones relativas a los presupuestos primitivos, rectificativos y ejecutados solo son ejecutivas cuando han sido aprobadas, incluso tácitamente, por la autoridad de tutela.

(236) Por otra parte, el presupuesto general de las Cámaras de Comercio e Industria se financia mediante los ingresos fiscales recaudados de las empresas inscritas en el registro mercantil. Así pues, 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 comerciales procedentes de actividades de formación y gestión de infraestructuras de transporte. De este modo, las Cámaras de Comercio e Industria no han de depender solo de sus 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.

(237) A la luz de todo lo anterior, las Cámaras de Comercio e Industria, como la CCI, deben considerarse autoridades públicas cuyas decisiones todas, 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 ([51]), y cuyos recursos constituyen recursos estatales. Por su parte, el Tribunal General de la Unión Europea ha refrendado este enfoque en varias sentencias relativas a las ayudas abonadas por las CCI de Nîmes, Angulema y Pau a compañías aéreas ([52]).

b) Entidades locales

(238) Los recursos de las entidades locales que han concedido subvenciones al aeropuerto, a saber, la región de Poitou-Charentes, el departamento Charente Marítimo y la comunidad de municipios de La Rochelle, se consideran recursos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([53]). Por otra parte, la actuación de dichas entidades entra, del mismo modo que las medidas adoptadas por el poder central, en el ámbito de aplicación de este artículo si se cumplen los requisitos de esta disposición ([54]). Así pues, las decisiones de las entidades locales examinadas en el presente asunto deben considerarse imputables al Estado (en sentido amplio) a tenor de la jurisprudencia sobre ayudas estatales.

(239) Los pagos destinados a la gestión y explotación del aeropuerto de Rochefort fueron efectuados por el Sindicato Mixto del aeropuerto, que agrupaba a varias entidades locales ([55]), por lo que constituyen también recursos estatales, cuya concesión es imputable al Estado.

c) Estado

(240) Las subvenciones destinadas a cubrir las denominadas misiones soberanas fueron financiadas por el FIATA, un fondo gestionado por el Estado, o directamente por el presupuesto del Estado y, por tanto, constituyen recursos estatales cuya utilización es imputable al Estado.

(241) El FEDER financia, en parte, el desarrollo de infraestructuras. Ahora bien, se considera que dicha financiación equivale a recursos estatales, puesto que su beneficio se concede bajo el control del Estado miembro de que se trate ([56]). Además, es imputable al Estado en la medida en que la decisión de utilizarla, o no, corresponde a las autoridades francesas.

(242) En conclusión, todas las medidas en favor del aeropuerto de La Rochelle objeto del presente examen son imputables al Estado y su financiación implica el uso de recursos estatales.

7.1.1.3. Ventaja selectiva

(243) En aras de apreciar si una medida estatal confiere una ventaja a una empresa, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, conviene determinar si la empresa en cuestión se beneficia de una ventaja económica que le evita soportar costes que, normalmente, deberían haber gravado sus recursos financieros propios, o si se beneficia

([51]) Es el caso, por ejemplo, de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1996, Compagnie nationale Air France/Comisión, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, apartados 58 a 61; y de la sentencia del Tribunal General de 12 de mayo de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais y Communauté d'agglomération de Douaisis/Comisión, T-267/08 y T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108.

([52]) Sentencia del Tribunal General de 13 de diciembre de 2018, Ryanair DAC/Comisión, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, apartados 85 a 89; sentencia del Tribunal General de 13 de diciembre de 2018, Ryanair DAC/Comisión, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, apartado 89; sentencia del Tribunal General de 13 de diciembre de 2018, Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, apartados 97 a 106.

([53]) Sentencia del Tribunal General de 12 de mayo de 2011, asuntos acumulados T-267/08 y T-279/08, Región Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108.

([54]) Sentencia del Tribunal General de 6 de marzo de 2002, Diputación Foral de Álava e.a. /Comisión, T-127/99, T-129/99 y T-140/99, ECLI:EU:T:2002:59, apartado 142.

([55]) Hasta 2007, el Sindicato Mixto se componía del Consejo General de Charente Marítimo, la comunidad de municipios del Pays Rochefortais, la comunidad de municipios del Pays Royannais, la comunidad de municipios de Isla de Oleron, la comunidad de municipios de Sud Charente y la comunidad de municipios de la cuenca de Marennes.

([56]) Por lo que se refiere a la calificación de los recursos del FEDER como ayuda estatal, cabe referirse a la Decisión de la Comisión de 22 de noviembre de 2006, South Yorkshire digital region broadband project, ayuda estatal N 157/2006 (DO C 80 de 13.4.2007, p. 1), considerando 29, y a la Decisión de la Comisión de 15 de junio de 2006, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, ayuda estatal N 44/2010 (DO C 215 de 21.7.2011, p. 21), considerandos 69 a 70.

de una ventaja de la que no se habría beneficiado en las condiciones normales del mercado ([57]). Asimismo, se ha de determinar si la medida en cuestión puede considerarse una compensación por servicio público que reúne las condiciones de la sentencia Altmark ([58]).

a) Concepto de servicio de interés económico general y aplicación de los criterios de la sentencia Altmark

(244) Cabe preguntarse, en primer lugar, si las distintas medidas por examinar pueden considerarse como una compensación por el cumplimiento de obligaciones de servicio público concedida para la explotación de un auténtico servicio de interés económico general («SIEG»).

(245) Procede recordar, a este respecto, que en la sentencia Altmark, el Tribunal de Justicia dictaminó que las compensaciones por servicio público no constituían ayudas estatales a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, siempre que se cumplan cuatro requisitos acumulativos. En primer lugar, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas. En segundo lugar, los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente, de forma objetiva y transparente. En tercer lugar, la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir, total o parcialmente, los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable. Finalmente, en cuarto lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios al menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que habría soportado una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios pertinentes.

(246) A efectos de la aplicación de estas condiciones, el primer punto que debe examinarse es la existencia de un auténtico SIEG.

(247) En el caso que nos atañe, Francia considera que la gestión del aeropuerto debería considerarse, en su conjunto, un SIEG. En particular, Francia basó su argumentación relativa a la existencia de un auténtico SIEG para el conjunto del aeropuerto de La Rochelle en el fundamento principal de la contribución de esta plataforma al dinamismo económico local. Francia considera que la misión de desarrollo del tráfico aéreo, encomendada por la CCI a su propio servicio aeroportuario, «puede considerarse una obligación de servicio público en el sentido de la jurisprudencia Altmark». Según Francia, dicha misión hace referencia al «desarrollo económico y turístico del territorio» que requiere, también según Francia, «i) el aumento del flujo de pasajeros, generador de ingresos y puestos de trabajo para la economía regional[...], y ii) el desarrollo de la zona de actividad situada alrededor del aeropuerto». En lo que respecta a esta zona de actividad, Francia cita varias empresas cuyas sedes se encuentran sitas en la misma e indica que, en virtud del artículo L 170-1 del Código de Comercio, la CCI tiene una «una misión de creación y gestión de equipamientos, en particular, portuarios y aeroportuarios ([59])».

(248) La Comisión no comparte el anterior punto de vista. En efecto, para analizar en qué grado la gestión de un aeropuerto constituye un SIEG, es importante analizar la necesidad de interés general a la que responde esta actividad.

(249) El apartado 69 de las Directrices de 2014 establece que «para poder calificarse de SIEG, una actividad debe presentar determinadas características específicas, en comparación con las actividades económicas ordinarias». En efecto, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los SIEG son servicios que poseen características específicas respecto a otras actividades económicas ([60]) y las empresas encargadas de un SIEG tienen una «misión específica» ([61]). En términos generales, una «misión específica de servicio público» implica la prestación de servicios que una empresa, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones ([62]).

([57]) Sentencia de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, apartado 41.
([58]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003, Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([59]) Comentarios de Francia sobre la Decisión de incoación.
([60]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, apartado 27; sentencia de 17 de julio de 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, apartado 53, y sentencia de 18 de junio de 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, apartado 45.
([61]) Véase, en particular, la sentencia de 27 de marzo de 1974, BRT/SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.
([62]) Véase 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 (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4), apartados 46 y 47.

(250) Asimismo, el apartado 69 de las Directrices de 2014 señala que «el objetivo de interés general perseguido por las autoridades públicas solo puede ser el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, tal como establece el artículo 107, apartado 3, letra c) del Tratado ([63])». No se discute que, mejorando la accesibilidad de una región, en particular cuando rompe el aislamiento, un aeropuerto pueda tener repercusiones positivas en el desarrollo económico local. No obstante, el mero hecho de que la presencia y la actividad de un aeropuerto generen puestos de trabajo directos e indirectos y estimulen la actividad de empresas locales, especialmente en el sector turístico, no puede considerarse un criterio pertinente a efectos de determinar la existencia de un verdadero SIEG.

(251) Así pues, la contribución del aeropuerto de La Rochelle al dinamismo económico local en la que Francia insistió en apoyo de su tesis relativa a la existencia de un verdadero SIEG, no es, en sí misma, un factor pertinente mientras se la considere con independencia de la contribución de este aeropuerto a la accesibilidad de la región.

(252) Por su parte, el apartado 72 de las Directrices establece que: «Con respecto a los aeropuertos, la Comisión considera que es posible, en casos debidamente justificados, que la gestión general de un aeropuerto se considere un SIEG. […] 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. Esta evaluación debería tener debidamente en cuenta otros modos de transporte y, en particular, los servicios de trenes de alta velocidad o las conexiones marítimas por transbordador ([64])».

(253) Por lo que se refiere a la contribución del aeropuerto de La Rochelle a la accesibilidad de la región, cabe señalar que La Rochelle está conectada, por ejemplo, con París y Burdeos mediante servicios ferroviarios frecuentes, con unos tiempos de viaje de, aproximadamente, tres horas y dos horas y media, respectivamente. En cuanto a la red de carreteras, la ciudad de La Rochelle se encuentra cerca de las autopistas A837, A10 y A83, que la conectan directamente con varias grandes ciudades francesas, entre las que destacan Burdeos y Nantes. A la luz de estos elementos, no se puede sostener que una parte de la zona potencialmente conectada por el aeropuerto de La Rochelle estaría, sin él, aislada del resto de la Unión en una medida perjudicial para su desarrollo económico y social.

(254) Por último, de las observaciones de Francia se desprende que no ha respondido a la observación recogida en la decisión de incoar el procedimiento que cuestiona su argumentación relativa a la existencia de un auténtico SIEG para el conjunto del aeropuerto de La Rochelle. A este respecto, la Comisión afirmó que la gestión del aeropuerto de La Rochelle «incluye también las actividades no directamente relacionadas con las actividades básicas del aeropuerto, como la construcción, financiación, explotación y alquiler de locales y bienes inmuebles, tanto para las oficinas y el almacenamiento como para los hoteles y las empresas industriales en el recinto del aeropuerto, así como las tiendas, los restaurantes y los aparcamientos. Por último, a pesar de que las autoridades francesas consideran que todas las actividades de los aeropuertos en cuestión constituyen obligaciones de servicio público, no está previsto que los ingresos de las actividades comerciales sean objeto de una contabilidad independiente.». Al considerar que estas actividades no directamente relacionadas con las actividades básicas del aeropuerto forman parte de las obligaciones de servicio público, Francia ha ignorado el hecho de que estas no poseen características específicas respecto a otras actividades económicas y que los operadores económicos prestan los mismos servicios, en la misma medida o en las mismas condiciones, fuera del aeropuerto que en el interior. Por tanto, al considerar que todas las actividades de la plataforma aeroportuaria constituyen obligaciones de servicio público, Francia ha cometido un error manifiesto de apreciación en la definición de SIEG.

(255) La Comisión observa, asimismo, que los documentos contables del aeropuerto facilitados y, en particular, el plan financiero 2001-2014, no distinguen entre las actividades básicas del aeropuerto y las que no lo son. Por el contrario, parece que los déficits de explotación registrados en el período analizado se compensaron *a posteriori* con los anticipos de tesorería aportados por el servicio general de la CCI, a los que también se refiere la presente Decisión. Estas compensaciones tenían por objeto alcanzar el equilibrio contable, sin distinguir entre las actividades básicas del aeropuerto.

(256) Así pues, a la vista de todo lo que antecede y de las alegaciones formuladas por Francia, la Comisión considera que Francia ha cometido un error manifiesto de apreciación al afirmar que la gestión del aeropuerto de la Rochelle constituía, en su conjunto, un SIEG. En particular, la actividad del organismo de gestión del aeropuerto de La Rochelle, que consiste en acoger vuelos comerciales de transporte de pasajeros en este aeropuerto, no puede considerarse un auténtico SIEG. De ello resulta que, en la medida en que las distintas medidas de ayuda financiera

([63]) Véase también la Decisión de la Comisión de 16 de noviembre de 2004, Francia, Proyecto de red de telecomunicaciones de banda ancha de los Pirineos Atlánticos, ayuda estatal N 3881/2004 (DO C 162 de 2 de julio de 2005, p. 5), considerando 53.

([64]) Directrices de 2014, apartado 72.

objeto del presente examen tenían por objeto financiar la explotación de la actividad del aeropuerto en su conjunto, no pueden considerarse como compensaciones financieras concedidas para la gestión de un auténtico SIEG.

(257) Por otra parte, aun suponiendo que la gestión del aeropuerto de La Rochelle pudiera con razón calificarse, total o parcialmente, como un SIEG, las medidas en cuestión tampoco cumplirían los requisitos acumulativos de la sentencia Altmark. En efecto, no cumplen el primero, segundo y cuarto requisitos de dicha sentencia, como se demostrará a continuación a la luz de la Comunicación sobre la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de SIEG ([65]) (en lo sucesivo, «Comunicación SIEG»).

— *Obligaciones de servicio público claramente definidas a cargo de la empresa (primer requisito)*

(258) De conformidad con la sentencia Altmark, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas.

(259) En la medida en que Francia cometió un error manifiesto de apreciación al calificar la gestión del aeropuerto en su conjunto como un SIEG, y que las medidas objeto del presente examen sirvieron para financiar la explotación del aeropuerto en su conjunto, el primer requisito de la sentencia Altmark no se cumple.

(260) Además, según la Comunicación SIEG ([66]), 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 recuperación de las posibles compensaciones excesivas, así como la forma de evitar estas últimas. Los únicos actos aportados por Francia que podrían, en su caso, cumplir esta función son el artículo L 170-1 del Código de Comercio, las decisiones de la CCI de 21 de febrero de 2003 y 25 de junio de 2004, así como el procedimiento de definición del presupuesto concedido al aeropuerto, establecido por la circular n.º 111 de 30 de marzo de 1992 ([67]) (en lo sucesivo, «Circular n.º 111»), que supuestamente ofrecen garantías para evitar cualquier compensación excesiva.

(261) Sin embargo, parece que ninguno de estos actos define claramente las obligaciones de servicio público. En particular, los citados actos no especifican el contenido, la duración de las obligaciones de servicio público ni las modalidades de cálculo y revisión de cualquier mecanismo de compensación financiera. Así pues, estos actos no responden a las exigencias del primer requisito de la sentencia Altmark, aun prescindiendo del hecho de que las obligaciones impuestas al servicio aeroportuario de la CCI no corresponden a un auténtico SIEG.

— *Parámetros de la compensación establecidos previamente de forma objetiva y transparente (segundo requisito)*

(262) Las subvenciones específicas y los anticipos reembolsables recibidos por el servicio aeroportuario de la CCI son todas medidas puntuales, concedidas progresivamente para cubrir gastos de inversión que han resultado necesarios y para financiar el déficit de explotación del aeropuerto. No son consecuencia de parámetros de cálculo que hubieran sido definidos previamente.

(263) Cabe señalar que las misiones del servicio aeroportuario de la CCI para el período comprendido entre 2000 y 2012 se establecen en sus textos de referencia. Ahora bien, estos actos no prevén ningún mecanismo de compensación financiera en favor de la CCI sobre la base de parámetros establecidos previamente de forma objetiva y transparente.

([65]) Véase 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 (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

([66]) Ibídem, apartado 52.

([67]) Circular n.° 111 de 30 de marzo de 1992 por la que se establecen las normas presupuestarias, contables y financieras aplicables a la ACFCI, a los CRCI, las CCI y los GIC.

(264) Por otra parte, el procedimiento de establecimiento de la compensación, que según Francia está contenido en el procedimiento de definición del presupuesto concedido al aeropuerto, establecido por la Circular n.º 111, tampoco prevé ningún mecanismo de compensación financiera en beneficio del operador.

(265) Así pues, las medidas de apoyo financiero concedidas al servicio aeroportuario de la CCI no cumplen el segundo requisito de la sentencia Altmark.

— *Justa compensación de los costes generados por las obligaciones de servicio público (tercer requisito)*

(266) La compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

(267) No está previsto que la CCI pague una compensación adicional por el uso comercial de las infraestructuras adicionales financiadas por la región.

(268) Francia afirma que estas infraestructuras adicionales son necesarias para la ejecución de las misiones de servicio público y que su realización forma parte del equilibrio económico. Sin embargo, parece que estas instalaciones son inherentes a la actividad económica de explotación del aeropuerto y están destinadas, en particular, a su desarrollo. Por tanto, no responden al criterio de interés general anteriormente descrito.

(269) Así pues, la compensación no cumple el tercer requisito de la sentencia Altmark. A pesar de que los requisitos de la sentencia Altmark son acumulativos y basta con que uno de ellos no se cumpla para que la Comisión no pueda descartar la existencia de una ventaja en favor del organismo de gestión del aeropuerto, la Comisión procederá a analizar el cuarto requisito de la sentencia Altmark.

— *Modalidades de selección del prestador de servicios (cuarto requisito)*

(270) El cuarto requisito de la sentencia Altmark establece que la compensación concedida debe resultar de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar a un candidato en condiciones de prestar estos servicios al menor coste para la colectividad (primer subrrequisito), o bien establecerse tomando como referencia una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios (segundo subrrequisito).

(271) La CCI no fue elegida para administrar el aeropuerto tras un procedimiento de licitación y la Comisión no dispone de ningún elemento que indique que los importes de las medidas de ayuda financiera que percibió hayan podido determinarse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios, habría asumido.

(272) Así pues, las medidas de apoyo financiero concedidas al servicio aeroportuario del aeropuerto no cumplen el cuarto requisito de la sentencia Altmark.

(273) Habida cuenta de que no se cumplen los cuatro requisitos de la sentencia Altmark, las diferentes medidas en favor del organismo de gestión del aeropuerto no pueden considerarse compensaciones por el cumplimiento de obligaciones de servicio público concedidas para la explotación de un auténtico SIEG. Por consiguiente, en esta fase, la Comisión no puede descartar la existencia de una ventaja en favor del organismo de gestión del aeropuerto.

b) Análisis de la existencia de una ventaja económica selectiva

1) Subvenciones de equipamiento

(274) Por lo que se refiere a las subvenciones de equipamiento por un importe total de, aproximadamente, 3 millones de euros, a efectos de la creación de una nueva sala de embarque y llegadas, del refuerzo, alargamiento y ensanchamiento de la pista, del refuerzo y ensanchamiento de la pista de rodaje, del refuerzo y la ampliación de la zona de estacionamiento de aeronaves y de la creación de una cuenca de sedimentación para garantizar la conformidad del aeropuerto con la ley de aguas, Francia no ha presentado ningún argumento que permita considerar que las distintas entidades públicas que concedieron estas subvenciones podían esperar un rendimiento de su inversión que pudiera satisfacer a un operador en una economía de mercado que hubiera actuado en su lugar. Parece, más bien, que el pago de subvenciones de equipamiento por parte de las diferentes entidades públicas tenía por objeto contribuir al desarrollo regional, ya que dichas entidades públicas actuaban en el marco de sus misiones de servicio público.

(275) A la vista de lo anterior, las subvenciones de equipamiento no cumplen el criterio del operador en una economía de mercado. Por tanto, las subvenciones de equipamiento confirieron una ventaja económica al servicio aeroportuario de la CCI. Estas subvenciones redujeron el coste de las inversiones que hubiera tenido que soportar el servicio aeroportuario de la CCI sin perspectivas de rendimiento de la inversión suficiente para los entes que concedieron dichas subvenciones. Además, en la medida en que las ventajas beneficiaron a una sola empresa, son selectivas.

2) Anticipos reembolsables

(276) Por lo que se refiere a los anticipos reembolsables, por un importe total de 8,77 millones de euros, debe señalarse, en primer lugar, que equivalen a préstamos sin intereses concedidos por el servicio general de la CCI al servicio aeroportuario de la CCI. Según Francia, se ha de considerar que los anticipos constituyen, en realidad, una aportación en cuenta corriente de un accionista a su filial. Añade, asimismo, que un accionista privado no llevaría a cabo un análisis de rentabilidad para tales anticipos, ya que se trata en realidad de un préstamo destinado a permitir a su filial desarrollar sus actividades en beneficio de su accionista. Desde su punto de vista, esto es tanto más cierto en el caso que nos ocupa, puesto que se trata de una transferencia financiera entre servicios de una misma entidad jurídica, a saber, la CCI. Por consiguiente, en opinión de Francia, el riesgo financiero de estos anticipos sería nulo para la CCI, dado que es la propietaria de los terrenos y de las infraestructuras, cuyo valor supera ampliamente el importe de los anticipos ([68]). Tal alegación solo podría ser pertinente si, al conceder dichos anticipos para permitir la continuación del funcionamiento del aeropuerto de La Rochelle, la CCI podía esperar que este generase, a más o menos largo plazo, una rentabilidad que permitiese a la CCI no solo recuperar dichos anticipos sino, además, percibir un «rendimiento de la inversión» que retribuyese los fondos comprometidos, mediante hipotéticos beneficios obtenidos por el aeropuerto.

(277) La Comisión preguntó a Francia qué beneficios podía esperar la CCI de la concesión de esos anticipos reembolsables. Sin embargo, en su respuesta ([69]), Francia no presentó ningún estudio o análisis que permitiera demostrar la existencia de un hipotético beneficio esperado de la concesión de estas subvenciones. Sino que se limitó a remitirse a los textos que establecen su papel de propietaria, que hace todo lo posible para garantizar el desarrollo de su plataforma a largo plazo.

(278) En el momento en que concedió los distintos anticipos reembolsables, la CCI no tenía garantías suficientes que le permitieran esperar que la explotación del aeropuerto se volviera rentable y permitiera que el servicio aeroportuario de la CCI reembolsara los anticipos concedidos, proporcionando al mismo tiempo un margen de beneficio para retribuir el capital invertido por el servicio general de la CCI. En efecto, los anticipos reembolsables se concedieron a partir de 2001. En aquel momento, los resultados contables del aeropuerto ya eran negativos. Finalmente, en ausencia de anticipos reembolsables, los resultados del servicio aeroportuario de la CCI hubieran sido incluso peores, excluyendo cualquier posibilidad de remuneración del capital invertido.

(279) A la vista de todos estos factores, la CCI no podía considerar razonablemente que el capital que había comprometido a través de los anticipos concedidos al servicio aeroportuario de la CCI pudiera ser remunerado de cualquier manera, a más o menos corto plazo. La CCI podía incluso albergar serias dudas sobre la posibilidad de que el servicio aeroportuario de la CCI estuviera algún día en condiciones de reembolsar a la CCI.

(280) Por otra parte, si bien estaba previsto que el reembolso de los anticipos comenzara en 2014, no estaba previsto que pagase tipo de interés alguno para remunerar correctamente el crédito concedido por la CCI a su servicio aeroportuario.

(281) Habida cuenta de todo lo anterior, la CCI no actuó respecto a su servicio aeroportuario como un operador en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad creíbles y documentadas.

(282) En conclusión, los anticipos reembolsables confirieron una ventaja económica al servicio aeroportuario de la CCI. Además, en la medida en que cada una de dichas ventajas benefició a una sola empresa, son selectivas.

3) Presunta sobrefacturación de los servicios prestados por la CCI al aeropuerto de Rochefort/Saint-Agnant

(283) Por lo que se refiere a la supuesta sobrefacturación de los servicios prestados por la CCI al aeropuerto de Rochefort/Saint-Agnant, Francia alega que se llevó a cabo en virtud de un contrato de servicios celebrado en colaboración con la CCI de Rochefort. En efecto, según Francia, la CCI fue seleccionada a efectos de llevar a cabo la gestión del aeropuerto de Rochefort tras un procedimiento de licitación, el 11 de julio de 2001.

([68]) Carta de Francia de 18 de noviembre de 2015.
([69]) Carta de Francia de 26 de mayo de 2014.

(284) Cuando una venta de servicios se lleva a cabo tras un procedimiento de licitación competitivo, transparente, no discriminatorio e incondicional, de conformidad con los principios de contratación pública del TFUE, cabe presumirse que dicha venta se ajusta a las condiciones de mercado ([70]).

(285) En el caso que nos ocupa, Francia aportó pruebas de que la licitación era: i) competitiva, dado que todos los licitadores podían participar en ella; ii) transparente, dado que se publicó en el periódico y todos los licitadores fueron debidamente informados; iii) no discriminatoria, dado que los criterios de selección eran objetivos y se habían especificado de antemano, y iv) incondicional, dado que no existían condiciones específicas. Además, el criterio de selección estaba vinculado al precio.

(286) A la vista de lo anterior, la información de que dispone la Comisión demuestra que el procedimiento de licitación fue abierto, transparente e incondicional. Por consiguiente, la Comisión concluye que el precio de los servicios prestados por la CCI constituye, efectivamente, un precio de mercado que no confiere una ventaja a la CCI.

4) Presunta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto

— *Período 2001-2005*

(287) La información de que dispone la Comisión indica que, entre 2001 y 2005, los pagos se efectuaron adoptaron la forma de cantidades a tanto alzado y que no hubo una clave de distribución analítica basada en criterios objetivos. Aunque las explicaciones de Francia sugieren que las cantidades a tanto alzado se concedieron en condiciones de mercado, varios elementos suscitan dudas con respecto a la ausencia de una ayuda estatal, en particular, la ausencia de una clave de distribución analítica.

(288) En particular, entre 2001 y 2005, los pagos efectuados por el servicio aeroportuario de la CCI por los servicios prestados por el servicio general de la CCI fueron aproximadamente un 50 % inferiores a los pagos efectuados por los mismos servicios durante el período 2006-2012 (véase el cuadro 5), con un fuerte incremento en el momento de la introducción de la clave de distribución. Así pues, la introducción de una clave de distribución analítica a partir de 2006 puso de manifiesto que los servicios prestados por el servicio general de la CCI estaban manifiestamente subfacturados. Por tanto, la Comisión concluye que la supuesta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto entre 2001 y 2005 aportó una ventaja económica selectiva al servicio aeroportuario de la CCI.

— *Período 2006-2012*

(289) Por lo que se refiere a la supuesta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto entre 2006 y 2012, Francia alega que el coste de los servicios comunes a los distintos servicios de la CCI, como la prestación de servicios estructurales relacionados con la contabilidad, la informática, los recursos humanos, etc., se desglosó entre dichos servicios de acuerdo con una clave de distribución analítica y se distribuyó así sobre la base de criterios objetivos. Francia alega, asimismo, que la CCI realizó un análisis detallado sobre la base de la evolución del volumen de actividad tratado y que esta clave de distribución se ajusta perfectamente a la evolución del tráfico del aeropuerto. Además, Francia alega que la aplicación de la clave de distribución fue objeto de un control con carácter anual, dado que las cuentas de la CCI son validadas por un auditor común debido a la consolidación del grupo CCI.

(290) La Comisión considera que, para el período 2006-2012, Francia ha demostrado que, efectivamente, existía una clave de distribución basada en seis criterios objetivos y pertinentes, en función de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto:

— en lo que respecta a la administración general del aeropuerto, el coste del subservicio «Autoridades electas» se calculó en función del número de órdenes del día tramitadas para las reuniones de las oficinas y asambleas generales relativas al aeropuerto y el porcentaje obtenido se aplicó a los costes de la presidencia de la CCI; en cuanto al coste del servicio «Dirección general», se calculó en función del tiempo dedicado por el director general a la celebración de reuniones de toma de decisiones con los representantes del personal, al seguimiento de las inversiones, etc. Habida cuenta lo anterior, la Comisión concluyó que los servicios corresponden a necesidades y se facturan al coste de los servicios. Además, la información de que dispone la Comisión demuestra que la clave de distribución se aplicó correctamente;

([70]) Comunicación de la Comisión relativa al concepto de «ayuda estatal» conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1), apartados 89 y siguientes.

— comunicación: el coste del servicio se calculó sobre la base del tiempo dedicado a cada servicio de la CCI;

— contabilidad y control de la gestión: el coste del servicio se calculó en función del porcentaje del número de líneas contables registradas;

— costes informáticos: el coste del servicio se calculó en función del número de partidas informáticas existentes (servicios de compra, mantenimiento, análisis y aplicación de actualizaciones de *hardware* y *software*, etc.);

— recursos humanos: el coste del servicio se calculó en función de la plantilla permanente del aeropuerto;

— servicio de proyectos: el coste del servicio se calculó en función del tiempo empleado por el servicio tras las grandes inversiones (incluida la ampliación de la sala de embarque y de la terminal) en función de cada proyecto y de las licitaciones.

(291) Estos criterios son objetivos y pertinentes, ya que se refieren al tiempo dedicado y al trabajo efectivamente realizado.

(292) Por otra parte, la Comisión considera que Francia ha demostrado que la clave de distribución se aplicó correctamente, ya que las claves se observan con carácter anual para garantizar que el resultado se aproxime lo más posible a la realidad. Además, la conceptualización y elección de los criterios y el método de cálculo también son objeto de control por parte de los auditores.

(293) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que la supuesta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto entre 2006 y 2012 no confiere una ventaja al aeropuerto y, por tanto, no constituye una ayuda.

5) Contribuciones financieras de las diferentes entidades locales a las acciones de promoción del aeropuerto de La Rochelle.

(294) La Comisión considera que las contribuciones financieras de las entidades locales destinadas a contribuir a las acciones de promoción llevadas a cabo por el aeropuerto de La Rochelle deben analizarse como ayudas a la financiación de la explotación del aeropuerto y no como una financiación de las compañías aéreas.

(295) Por el contrario, las autoridades francesas y la CCI consideran que estas contribuciones deben analizarse como compras de servicios de *marketing* por parte de las entidades locales y, por tanto, como una financiación de las compañías aéreas. La CCI alega que las entidades locales se sumaron a los contratos de *marketing* en aras de alcanzar los objetivos que se habían fijado en el marco de sus misiones de interés general y, en particular, para beneficiarse de una reducción de precios por parte de AMS en el marco de una compra conjunta ([71]). Las autoridades francesas consideran, asimismo, que el aeropuerto sirvió de central de compras ([72]).

(296) Sin embargo, el análisis de los hechos no permite corroborar la versión presentada por las autoridades francesas y la CCI. Existen varios elementos que, efectivamente, indican que las contribuciones de las entidades locales deben analizarse como una financiación de la explotación del aeropuerto.

(297) Por un lado, tal y como se recoge en las Directrices de 2014, no es raro que los operadores aeroportuarios ofrezcan incentivos a las compañías aéreas en forma de apoyo a la comercialización. Es el caso, en particular, de los aeropuertos regionales, que pueden enfrentarse a mayores dificultades para atraer a las compañías aéreas que los situados cerca de las grandes ciudades. Por tanto, los costes asociados a los acuerdos de *marketing* con las compañías aéreas pueden considerarse costes de explotación normales de un operador aeroportuario ([73]). En consecuencia, las contribuciones de las entidades locales se utilizaron para cubrir parte de los gastos de explotación normales del aeropuerto de La Rochelle.

(298) Por otra parte, las contribuciones de las entidades locales se concedieron al aeropuerto de La Rochelle, que las utilizó para desarrollar su actividad económica, celebrando contratos de servicios de *marketing*, en su propio nombre, con compañías aéreas. Además, los siguientes elementos indican que tales contribuciones no constituyen compras de servicios de *marketing* por parte de las entidades locales.

([71]) Observaciones de la CCI de 10 de junio de 2014, página 27.
([72]) Nota de las autoridades francesas de 11 de abril de 2018, página 9.
([73]) Véase la Decisión de la Comisión de 11 de noviembre de 2016, SA.24221, Klagenfurt airport — Aid to Ryanair and other airlines, considerando 237.

(299) En primer lugar, tal y como se recoge en el apartado 3.1.1.5, estas contribuciones se abonaron en el marco de una serie de contratos celebrados entre la CCI, por una parte, y el departamento de Charente Marítimo, la comunidad de municipios de La Rochelle y la región Poitou-Charentes, por otra. Sin embargo, estos contratos no especifican ni el tipo de acciones promocionales que llevaría a cabo la CCI ni los proveedores de servicios encargados de estas acciones promocionales. En particular, los citados contratos no mencionan el hecho de que los proveedores de tales acciones de promoción sean las compañías aéreas o sus filiales. En sus observaciones de 4 de junio de 2012, la CCI afirma, asimismo, que «el aeropuerto subraya que las entidades públicas, cuando se comprometen a apoyar las acciones de promoción comercial del aeropuerto de La Rochelle, no pretenden en modo alguno vincularse a un operador de servicios de marketing en particular, lo que queda suficientemente claro en los contratos de marketing que celebran, ya que ni siquiera se menciona el nombre del operador de dichos servicios» ([74]). Así pues, parece que la CCI disfrutó de una considerable autonomía en lo que respecta a la elección del tipo de acciones promocionales y de los prestatarios de tales servicios.

(300) En segundo lugar, los diferentes contratos de marketing celebrados por la CCI con las distintas compañías aéreas y sus filiales no mencionan, en ningún momento, la participación de las entidades locales en la financiación de las acciones de *marketing* de la CCI.

(301) Por último, parece que, en algunos casos, la CCI celebró contratos de marketing con compañías aéreas, sin tener la garantía jurídica de recibir subvenciones de las autoridades públicas. Por ejemplo, entre 2004 y 2006, la CCI celebró varios contratos de *marketing* con una serie de compañías aéreas sobre la base de un plan de negocio que preveía una contribución financiera anual del departamento de Charente Marítimo de 144 500 EUR. Sin embargo, el departamento de Charente Marítimo no realizó, finalmente, ninguna contribución financiera.

(302) Todo lo anterior indica que las contribuciones de las distintas entidades locales deben analizarse como constitutivas de la financiación de los costes de explotación del aeropuerto.

7.1.1.4. Distorsión de la competencia y repercusión en la competencia y en los intercambios comerciales entre Estados miembros

(303) La Comisión expresó sus dudas, en la Decisión de incoación, sobre la capacidad del aeropuerto de La Rochelle para competir con otras plataformas aeroportuarias situadas en sus proximidades, como los aeropuertos de Angulema, Rochefort y Niort.

(304) En virtud del apartado 25 de las Directrices de 2014, la zona de influencia de un aeropuerto hace referencia al límite del mercado geográfico, que se fija normalmente en aproximadamente 100 kilómetros o un tiempo de viaje de, aproximadamente, sesenta (60) minutos en automóvil, autobús, tren o tren de alta velocidad. No obstante, el apartado 25 de las Directrices de 2014 especifica que la zona de influencia de un aeropuerto puede variar y debe tener en cuenta las especificidades de cada aeropuerto. En efecto, el tamaño y la forma de la zona de influencia varían de un aeropuerto a otro y dependen de diversas características del aeropuerto, entre las que destacan, especialmente: i) su modelo de negocio, ii) su ubicación, y iii) los destinos con los que opera.

(305) Por lo que se refiere al aeropuerto de Angulema, la Comisión señala, en primer lugar, que este aeropuerto se encuentra a más de dos (2) horas en coche y a 150 km del aeropuerto de La Rochelle. Así pues, la distancia entre estos dos aeropuertos es significativamente superior a la establecida en el apartado 25 de las Directrices de 2014, lo que, en un principio, permite excluir el aeropuerto de Angulema de la zona de influencia de La Rochelle. La Comisión señala, asimismo, que los aeropuertos de La Rochelle y Angulema presentan modelos de explotación relativamente diferentes. En efecto, durante el período considerado (2001-2012), las actividades aeroportuarias de La Rochelle se basaron principalmente en el transporte de pasajeros en rutas regulares hacia destinos europeos, operadas por compañías de bajo coste como Ryanair o easyJet (véase el considerando 29). Por el contrario, las actividades aeroportuarias de Angulema variaron considerablemente durante el período en cuestión: i) entre 2004 y 2007, en este aeropuerto solo se operaba una ruta regular nacional (con obligaciones de servicio público) entre Angulema y Lyon; ii) entre 2008 y 2009, Ryanair operaba una única ruta regular a Londres (Stansted), de abril a octubre; iii) entre 2010 y 2011, no se operaba ninguna ruta regular desde el aeropuerto de Angulema ([75]).

([74]) Observaciones de la CCI de 4 de junio de 2012, apartado 34.

([75]) Véase la Decisión de la Comisión de 23 de julio de 2014, relativa a la ayuda estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Cámara de Comercio e Industria de Angulema, SNC-Lavalin, Ryanair y Airport Marketing Services (DO L 201 de 30.7.2015, p. 48), considerandos 15 y 16.

(306) Por otra parte, la Comisión señala que, durante el período considerado (2001-2012), los dos destinos con salida desde el aeropuerto de Angulema (Lyon y Londres [Stansted]) también tenían salida desde el aeropuerto de La Rochelle. Por lo que se refiere al destino Londres (Stansted), la Comisión señala que, entre 2008 y 2009, Ryanair operaba en este destino desde ambos aeropuertos, lo que podría indicar que las compañías aéreas los consideran mercados distintos. El cierre de la ruta hacia Angulema no dio lugar a ninguna transferencia de pasajeros a la ruta La Rochelle-Londres (Stansted).

(307) Así pues, la Comisión considera que el aeropuerto de La Rochelle no se encuentra situado en la zona de influencia del aeropuerto de Angulema.

(308) Por lo que se refiere a las plataformas de Niort y Rochefort, la Comisión señala que estos dos aeropuertos se encuentran a sesenta (60) minutos en coche (75 km) y cincuenta (50) minutos en coche (54 km), respectivamente, del aeropuerto de La Rochelle. No obstante, tal y como se recuerda en el considerando 304, la zona de influencia de un aeropuerto puede variar y debe tener en cuenta también otras características del aeropuerto, como su modelo de explotación y los destinos con los que opera. Por lo que se refiere al modelo de explotación, las actividades aeroportuarias de La Rochelle, basadas principalmente en el transporte de pasajeros en líneas regulares operadas por grandes compañías comerciales como Ryanair o easyJet, difieren fundamentalmente de las de los aeropuertos de Niort y Rochefort. Tal y como señala Francia, estas dos plataformas aeroportuarias se dedican principalmente a las actividades de aeroclubes y aviación ligera y no acogen a compañías aéreas públicas. Además, ninguna de las dos plataformas aeroportuarias dispone de servicios que permitan a las compañías aéreas operar rutas regulares ([76]), a diferencia del aeropuerto de La Rochelle, que acoge a varias compañías aéreas que ofrecen rutas regulares a varios destinos en Francia y Europa.

(309) Por consiguiente, la Comisión considera que los aeropuertos de Niort y Rochefort no pueden sustituir al aeropuerto de La Rochelle como plataforma de transporte de pasajeros en rutas regulares explotadas por compañías aéreas comerciales de gran envergadura.

(310) No obstante, la Comisión considera que el aeropuerto de La Rochelle compite con otras plataformas aeroportuarias, incluso con las que se encuentran situadas fuera de su zona de influencia. Los organismos de gestión de los aeropuertos de la Unión compiten entre sí para atraer a las 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 con los que pueden contar en estas rutas, y también las características de los aeropuertos situados en los dos extremos de las mismas.

(311) Las compañías aéreas examinan, en particular, criterios tales como el tipo de servicios aeroportuarios prestados, la población o la actividad económica alrededor del aeropuerto, los atascos, la existencia de accesos por vía terrestre, o incluso el nivel de los cánones y las condiciones comerciales generales de uso de las infraestructuras aeroportuarias y los servicios (incluida la existencia y el importe de los incentivos y medidas de ayuda a la comercialización ofrecidos a las compañías aéreas). El nivel de los cánones, incentivos y medidas de apoyo es un elemento significativo, en la medida en que los fondos públicos concedidos a un aeropuerto podrían utilizarse en aras de atraer compañías aéreas y, por tanto, crear un falseamiento importante de la competencia.

(312) Por consiguiente, las compañías aéreas reparten sus recursos, en particular, en materia de aeronaves y tripulación, entre distintas rutas, teniendo en cuenta, especialmente, los servicios prestados por los organismos de gestión de los aeropuertos y el precio facturado por estos por dichos servicios.

(313) De estos elementos se desprende que las diferentes medidas adoptadas en favor del aeropuerto de La Rochelle, y que son objeto del presente examen, siempre que ofrecieran una ventaja económica a esta empresa, pudieron haber reforzado la posición de esta última frente a otros organismos de gestión de aeropuertos europeos. Por consiguiente, estas medidas pueden haber falseado la competencia y haber afectado a los intercambios entre Estados miembros.

7.1.1.5. Conclusión sobre la existencia de la ayuda

(314) Las subvenciones relativas a las misiones soberanas, así como la supuesta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto entre 2006 y 2012 no constituyen ayudas estatales. Las subvenciones de equipamiento, la subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto de La Rochelle entre 2001 y 2005, los anticipos reembolsables recibidos por el aeropuerto de La Rochelle y las subvenciones de las entidades locales destinadas a contribuir a la promoción del aeropuerto de La Rochelle constituyen ayudas estatales en favor de este último.

([76]) Estos servicios incluyen servicios de asistencia en tierra, servicios de seguridad y servicio de salvamento y lucha contra incendios de las aeronaves en los aeropuertos («SSLIA») de nivel 1.

7.1.2. *Carácter ilegal de las ayudas estatales*

(315) Las subvenciones a la inversión, la subfacturación entre 2001 y 2005, los anticipos reembolsables y las subvenciones destinadas a contribuir a acciones de promoción que la CCI recibió del departamento de Charente Marítimo, de la región de Poitou-Charentes y de la comunidad de municipios de La Rochelle, se ejecutaron sin ser notificadas, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

(316) La Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación 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 (en lo sucesivo, «Decisión SIEG de 2005») establece las condiciones en las que algunas ayudas concedidas como compensación por servicio público pueden quedar exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Según Francia, las medidas concedidas al servicio aeroportuario de la CCI cumplen dichos requisitos. La Comisión considera que este no es el caso.

(317) En efecto, en primer lugar, la gestión del aeropuerto de La Rochelle no puede considerarse en su conjunto como un auténtico SIEG, tal como ha quedado demostrado en el considerando 261. Por tanto, como las distintas medidas citadas fueron concedidas para financiar la explotación del aeropuerto en su conjunto, no reúnen los criterios establecidos en la Decisión SIEG de 2005.

(318) En segundo lugar, como ya se señaló, aun suponiendo que la explotación del aeropuerto en su conjunto pueda calificarse de SIEG, ninguna de las medidas en cuestión constituye una compensación por servicio público cuyos parámetros se habrían establecido previamente de manera objetiva y transparente. En efecto, tal y como se recoge en el considerando 273 las medidas en cuestión no cumplen el requisito de la sentencia Altmark.

(319) Habida cuenta de lo anterior, las subvenciones a la inversión, la subfacturación entre 2001 y 2005, los anticipos reembolsables y las subvenciones destinadas a contribuir a acciones de promoción que la CCI recibió del departamento Charente Marítimo, de la región de Poitou-Charentes y de la comunidad de municipios de La Rochelle constituyen ayudas ilegales.

7.1.3. *Compatibilidad de las ayudas con el mercado interior*

7.1.3.1. Compatibilidad de las ayudas a la inversión

(320) Las medidas en cuestión se refieren a las subvenciones a la inversión abonadas al servicio aeroportuario de la CCI por distintas entidades públicas (la región de Poitou-Charentes, el departamento de Charente Marítimo y la comunidad de municipios de La Rochelle) y el FEDER. Como ya se ha indicado con anterioridad, estas subvenciones de equipamiento aliviaron los costes de inversión que normalmente habría tenido que soportar la CCI y, por tanto, constituyen ayudas a la inversión.

(321) Estas ayudas a la inversión se concedieron antes del 4 de abril de 2014, fecha de aplicación de las Directrices de 2014. Según las citadas Directrices, la Comisión aplica a las ayudas ilegales a la inversión concedidas a los aeropuertos las normas en vigor en el momento de su concesión ([77]).

(322) Por lo que respecta a las subvenciones concedidas a partir de 2005, las Directrices de 2005 estaban vigentes en el momento de su concesión y, por consiguiente, este texto es el que debe aplicarse.

(323) Sin embargo, las subvenciones abonadas entre 2000 y 2005 se concedieron al servicio aeroportuario de la CCI 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 estas subvenciones basándose en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y 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 organismos de gestión de los aeropuertos fue consolidada por las Directrices de 2005. Por tanto, la Comisión considera que debe examinarse la compatibilidad de las subvenciones abonadas entre 2000 y 2005 con el mercado interior a la luz de los criterios establecidos en las Directrices de 2005, así como de la jurisprudencia ([78]).

([77]) Directrices de 2014, apartado 173.

([78]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 22 de septiembre de 2020, C-594/18 P, República de Austria /Comisión, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 20.

(324) Las ayudas estatales a los aeropuertos, al igual que cualquier otra ayuda estatal, deben ser necesarias para facilitar el desarrollo de una actividad económica y proporcionadas a dicha actividad, con el fin de 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.

(325) En aras de establecer la necesidad y proporcionalidad de la ayuda, la Comisión también debe comprobar que el importe de la ayuda se limite a lo estrictamente necesario para alcanzar el objetivo perseguido ([79]).

a) Subvencionabilidad de los costes de inversión

(326) 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 a los costes 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.

(327) Las distintas subvenciones a la inversión concedidas por el FEDER, la región de Poitou-Charentes, el departamento de Charente Marítimo y la comunidad de municipios de La Rochelle, por un importe total de casi 3 millones de euros, sirvieron para financiar la creación de una nueva sala de embarque y llegadas, el refuerzo, alargamiento y ensanchamiento de la pista, el refuerzo y ensanchamiento de la pista de rodaje, el refuerzo y la ampliación de la zona de estacionamiento de aeronaves, así como la creación de una cuenca de sedimentación para garantizar la conformidad del aeropuerto con la ley de aguas.

(328) La pista, la pista de rodaje, la zona de estacionamiento de aeronaves, la cuenca de sedimentación y la terminal forman parte de las infraestructuras aeroportuarias y entran en el ámbito de control de las ayudas estatales definido en el considerando 218. Por tanto, los gastos de inversión relativos a estas infraestructuras son subvencionables.

b) Las ayudas facilitan el desarrollo de una actividad económica

(329) Las subvenciones de equipamiento se utilizaron para crear una nueva sala de embarque y llegadas, reforzar, alargar y ensanchar la pista, reforzar y ensanchar la pista de rodaje, reforzar y ampliar la zona de estacionamiento de aeronaves y crear una cuenca de sedimentación para garantizar la conformidad del aeropuerto con la ley de aguas.

(330) El redimensionamiento de la pista (45 m de ancho y 115 m de largo), de la pista de rodaje y de la zona de estacionamiento de aeronaves permitió al aeropuerto de La Rochelle acoger aviones con una capacidad de cien (100) a doscientas (200) plazas, como el B737 y el A320, y dirigirse a nuevos mercados en los que los anteriores aviones son los más utilizados (Gran Bretaña, Bélgica, Península Ibérica) adaptándose a las normas de seguridad propias de estos. Esto corresponde a un objetivo de desarrollo económico y turístico regional que permite reforzar el atractivo del aeropuerto de La Rochelle y, en consecuencia, aspirar a un aumento del número de pasajeros hacia la región.

(331) La ampliación de la terminal permitió adaptarla al aumento constante del tráfico y, de este modo, acoger a los pasajeros con un nivel aceptable de seguridad, protección y comodidad, de los que antes carecía, tal y como señala un estudio sobre los edificios que la componen, realizado en enero de 2000. El estudio constató que, en las horas punta, el número de pasajeros ascendía a cien (100) y que, debido a esta afluencia, el vestíbulo público estaba claramente infradimensionado, lo que ocasionaba congestiones y retrasos en los procedimientos de seguridad y, por consiguiente, en el embarque y desembarque de los aviones. Así pues, la financiación permitió mejorar la seguridad y el correcto funcionamiento de las infraestructuras, lo que resulta indispensable para alcanzar los objetivos de desarrollo regional y aumento del turismo.

([79]) Véase la Decisión de la Comisión, de 18 de febrero de 2011, sobre la ayuda estatal NN 26/2009- Grecia – Ampliación del aeropuerto de Ioannina, considerandos 69 y 70. Véase, asimismo, la sentencia del Tribunal General de 18 de enero de 2012, Djebel/Comisión, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, considerandos 122 y 123, y la jurisprudencia citada.

(332) Por otra parte, cabe señalar que el aeropuerto de La Rochelle constituye un importante nudo de comunicación entre Europa y la región de La Rochelle. En este contexto, reviste de una gran importancia para el desarrollo económico y turístico de la región. La ausencia de un aeropuerto en La Rochelle o una reducción significativa de su potencial de acogida podría perjudicar este desarrollo en la medida en que los viajeros de negocios, en particular, suelen querer minimizar su tiempo de viaje, especialmente para poder efectuar la ida y la vuelta en el mismo día. Así pues, el hecho de tener que recurrir, para los viajes de negocios hacia o desde La Rochelle, a un aeropuerto que no se encuentre en las inmediaciones de la ciudad podría considerarse un obstáculo para el desarrollo de la actividad económica.

(333) El aeropuerto de La Rochelle también acoge importantes flujos turísticos relacionados, en particular, con la proximidad de la isla de Ré y sus playas. Esta repercusión positiva se evaluó en la nota de la CCI de 2008, titulada «Stratégie: vers un développement maitrisé» (Estrategia: hacia un desarrollo controlado). En la citada nota se establece que la influencia económica del aeropuerto para la zona corresponde al gasto de los pasajeros de las compañías de «bajo coste» en la economía local (33 millones de euros en 2007). Además, en 2008 el aeropuerto era sede de ciento sesenta y siete (167) puestos de trabajo. El informe «Transport aérien et développement touristique» (Transporte aéreo y desarrollo turístico), llevado a cabo por ODIT Francia en 2008, establece la existencia de un coeficiente que permite calcular la influencia económica del total del aeropuerto de La Rochelle en 100 millones de euros en la economía local en 2008.

(334) Por todas estas razones, las subvenciones de equipamiento recibidas por el servicio aeroportuario de la CCI contribuyeron al desarrollo económico de La Rochelle y su región, por el impacto de este aeropuerto en el turismo y en la actividad económica en general.

(335) Dichas subvenciones también contribuyeron 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 La Rochelle no se encuentra en la misma zona de influencia que el de Angulema (véanse los considerandos 305 a 307).

(336) En cuanto a los aeropuertos de Niort y Rochefort, la Comisión considera que estas dos plataformas aeroportuarias no pueden sustituir al aeropuerto de La Rochelle como plataforma de transporte de pasajeros en rutas regulares explotadas por compañías aéreas comerciales de gran envergadura (véase el considerando 309).

(337) Por consiguiente, una ayuda a la inversión que permita aumentar la capacidad del aeropuerto de La Rochelle favorece, en cierta medida, el acceso a la región, ya que evita que los pasajeros y las compañías aéreas tengan que elegir una alternativa imperfecta.

(338) Además, la línea de trenes de alta velocidad (TAV) que une La Rochelle con París, nudo de transporte internacional, solo es de alta velocidad desde Saint Pierre des Corps, de modo que se tardan tres (3) horas en llegar a París en este medio de transporte. El proyecto *TGV Atlantique*, que permitirá conectar las ciudades de Poitiers, Angulema y Burdeos mediante trenes de alta velocidad, no incluye La Rochelle.

(339) Así pues, a pesar de la existencia de medios de transporte alternativos al transporte aéreo, las subvenciones de equipamiento contribuyeron a mejorar la accesibilidad de la región, así como el desarrollo económico regional.

c) La infraestructura es necesaria y proporcional al objetivo fijado

(340) Las inversiones tenían por objeto mejorar el funcionamiento de las infraestructuras existentes y optimizar su utilización, en particular porque una parte no podían usarse debido a su falta de conformidad con las normas de seguridad o porque la inversión permitía al aeropuerto adaptarse a un aumento previsible del tráfico.

(341) Al llevar a cabo las inversiones destinadas a ampliar la pista del aeropuerto, que estaba infradimensionada y resultaba inadecuada, el servicio aeroportuario de la CCI se limitó a realizar una ampliación de 115 metros, suficiente para satisfacer sus objetivos de mercado definidos en el considerando 330, es decir, la adaptación a aviones con una capacidad máxima de doscientas (200) plazas. Además, esta ampliación respondió también a una recomendación del estudio realizado en enero de 2000 por el *Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest* (Servicio Especial de Bases Aéreas del Suroeste). El tráfico registrado en los años siguientes confirma lo apropiado de esta obra.

(342) Tal y como se recoge en el considerando 331, las obras de la terminal, que también estaba infradimensionada, financiadas por las subvenciones de equipamiento, no desembocaron en aumentos de capacidad significativos, sino que solo tenían por objeto adecuar la infraestructura infradimensionada al tráfico que soportaba hasta entonces, así como afrontar mejor los períodos de máxima demanda.

(343) 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 resultaban, pues, necesarias y proporcionales al objetivo fijado.

d) La infraestructura ofrece perspectivas satisfactorias de uso a medio plazo

(344) Cabe señalar que, entre 2005 y 2007, el tráfico del aeropuerto de La Rochelle fluctuó entre 120 000 y 220 000 pasajeros al año, aproximadamente, y que siguió aumentando a lo largo de los años. Por tanto, resultaba razonable esperar, tanto en 2005 como en 2007, unas perspectivas de utilización importantes y crecientes.

(345) Estas perspectivas eran suficientes para justificar inversiones destinadas a mantener la infraestructura en condiciones de acoger el mismo tráfico que acogía anteriormente y a hacer frente al crecimiento anual del aeropuerto, sin llegar, no obstante, a un aumento de capacidad significativo.

(346) Conviene recordar, a este respecto, que las obras de redimensionamiento de la pista de La Rochelle tenían por objeto acoger aviones de mayor capacidad, así como adaptarse a las normas de seguridad específicas de determinados aviones, con el objetivo último de promover el aumento del número de pasajeros hacia la región. Por otra parte, la ampliación del edificio de la terminal permitió su adaptación al aumento constante del tráfico y, por tanto, garantizar la acogida de pasajeros con un nivel aceptable de seguridad, protección y comodidad y evitar congestiones y retrasos en los procedimientos de seguridad y, por ende, en el embarque y desembarque de los aviones. Las subvenciones de equipamiento financiaron las obras de rehabilitación de las pistas, así como las obras destinadas a garantizar la adecuación del aeropuerto a las normas destinadas a mantener la infraestructura en buen estado, en aras de seguir acogiendo los tipos de aviones y el volumen de tráfico que acogía hasta entonces, sin aumentos significativos de capacidad, y a mejorar el funcionamiento del aeropuerto en períodos de máxima demanda. En conclusión, las infraestructuras financiadas ofrecían perspectivas de uso satisfactorias a medio plazo en el momento de la concesión de las subvenciones de a la inversión.

e) Acceso a la infraestructura de forma igual y no discriminatoria

(347) El aeropuerto de La Rochelle 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.

f) Ausencia de repercusión en los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común

(348) Como ya se ha señalado con anterioridad, el aeropuerto de La Rochelle es un aeropuerto de categoría D en el sentido de las Directrices de 2005. No obstante, el apartado 39 de las citadas directrices establece que «no es probable que la concesión de financiación pública a los pequeños aeropuertos regionales (categoría D) distorsione la competencia o repercuta en el comercio en una medida contraria al interés común».

(349) Por otra parte, de los considerandos 304 y 309 se desprende que el aeropuerto de La Rochelle no compite en su zona de influencia con ningún otro aeropuerto con el mismo modelo de explotación que pudiera verse negativamente afectado por las medidas en cuestión. Los aeropuertos de Niort y Rochefort responden a segmentos de mercado diferentes y, por tanto, solo pueden sustituirse de forma imperfecta. Y, por su parte, el aeropuerto de Angulema no está situado en la zona de influencia del aeropuerto de La Rochelle.

(350) Además, las subvenciones de equipamiento en cuestión no sirvieron para financiar aumentos de capacidad significativos, como los que habrían podido modificar la clasificación del aeropuerto de conformidad con la nomenclatura de las Directrices de 2005. Así pues, las subvenciones de equipamiento objeto del presente análisis tuvieron la consecuencia esencial de mantener en condiciones el aeropuerto, en la medida en que, a falta de estas subvenciones, no habría podido proseguir sus actividades, o lo habría hecho solamente en condiciones degradadas. Por otra parte, estas subvenciones no dieron lugar a la creación de nuevas capacidades que permitieran al aeropuerto de La Rochelle competir con otros aeropuertos, tal como muestra el cuadro 11.

Cuadro 11

Capacidad utilizada en número de pasajeros durante el período 2002-2010

Año	Capacidad utilizada
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Fuente: Autoridades francesas.

(351) Por último, no se produjeron, como consecuencia de la concesión de las subvenciones de equipamiento en cuestión, movimientos significativos de compañías aéreas que abandonaran Angulema para dirigirse a La Rochelle, o que cerraran rutas con salida de Angulema para abrir rutas hacia los mismos destinos con salida desde La Rochelle.

(352) Tomando en consideración los aspectos positivos y negativos producidos por las subvenciones en cuestión de manera global, la Comisión considera que las subvenciones de equipamiento no afectaron a los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común.

g) Necesidad y proporcionalidad de la ayuda

(353) Se considera que una inversión es necesaria y proporcionada si permite un mejor funcionamiento y una utilización óptima de las infraestructuras existentes, en particular porque parte de estas no pueden utilizarse por no cumplir las normas de seguridad ([80]), o porque la inversión permite al aeropuerto adaptarse a un aumento previsible del tráfico ([81]).

(354) Por lo que se refiere a las obras realizadas en la pista, la pista de rodaje y la zona de estacionamiento de aeronaves, que estaban infradimensionadas, la estrategia del aeropuerto consistió en abrir nuevas rutas y desarrollar su tráfico, por lo que requería la ampliación de estas infraestructuras.

(355) En cuanto a las obras realizadas en la terminal, las infraestructuras del aeropuerto no respondían al desarrollo continuo del tráfico de pasajeros, lo que provocaba retrasos y congestiones. Por tanto, el redimensionamiento del aeropuerto era necesario y proporcional a la afluencia de pasajeros.

(356) Las subvenciones de equipamiento representan 2 986 000 EUR en concepto de ayudas, de una inversión de 5 876 000 EUR, es decir, una intensidad de las ayudas del 50,8 %, lo que corresponde a una intensidad aceptable dada la categoría del aeropuerto.

(357) Por otra parte, todos los elementos disponibles indican que dichas ayudas pueden considerarse necesarias y proporcionadas, en el sentido de que la CCI 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.

(358) El cuadro 12, que consta a continuación, presenta un resumen de los resultados del aeropuerto de La Rochelle durante el período 2002-2012 y de su capacidad de autofinanciación (en lo sucesivo, «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.

([80]) Decisión de la Comisión, de 16 de mayo de 2006, relativa a la ayuda estatal N 21/2006, Reino Unido – Aeropuerto de la ciudad de Derry (DO C 272 de 9 de noviembre de 2006, p. 13), considerandos 57 y 58.

([81]) Decisión de la Comisión, de 27 de abril de 2010, relativa a la ayuda estatal N 41/2010, Letonia – Ayuda estatal relativa a las inversiones en las infraestructuras del aeropuerto de Riga (DO C 143 de 2.6.2010, p. 22), considerandos 35 a 37.

Cuadro 12

Resultado neto y capacidad de autofinanciación del aeropuerto de La Rochelle

(en miles EUR)

Años	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Productos	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Gastos	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Resultado neto contable	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
CAF	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Fuente: Autoridades francesas.

(359) Este cuadro muestra que el aeropuerto acumuló pérdidas entre los años 2002 y 2012, inclusive. Por otra parte, la CAF del aeropuerto osciló entre 298 000 EUR y -679 000 EUR al año durante ese período. En 2004 y 2005, cuando se abonaron casi todas las subvenciones de equipamiento, la CAF del aeropuerto fue de -84 000 y 5 000 euros, respectivamente, lo que supone un nivel muy modesto en comparación con los costes de las inversiones realizadas (siendo el coste total de las inversiones en 2004 y 2005 de 5 830 000 EUR) ([82]). Los recursos liberados por la actividad del aeropuerto eran, por tanto, claramente insuficientes para poder contribuir de manera significativa a la financiación de dichas inversiones.

(360) Los datos disponibles muestran que el resultado presupuestario fue de 19 000 EUR en 2004 y de -334 000 EUR en 2005, años en los que se abonaron casi todas las subvenciones de equipamiento. Estos datos deben compararse con los resultados netos del aeropuerto tras las subvenciones, es decir -738 000 EUR en 2006 y -559 000 EUR, en 2007. 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.

(361) Por otra parte, teniendo en cuenta las pérdidas registradas de forma prolongada, es poco probable que la CCI hubiera podido financiar una parte significativa de las inversiones en cuestión mediante un aumento de su deuda, que ascendía a unos 226 000 EUR en 2005 y a 341 000 EUR en 2006 ([83]).

(362) Por tanto, las subvenciones de equipamiento fueron necesarias para la realización de las inversiones que financiaron. Dicho de otro modo, tuvieron un efecto incentivador ya que la CCI no habría realizado dichas inversiones sin estas subvenciones. Además, respetaron el principio de proporcionalidad porque la CCI no habría podido aumentar su contribución a la financiación de estas inversiones de forma significativa.

h) Conclusión sobre la compatibilidad de las ayudas a la inversión

(363) Por las razones expuestas en los anteriores considerandos de la presente sección, la Comisión considera que las subvenciones a la inversión del período 2001-2005 son ayudas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(364) Esta conclusión se basa en los criterios establecidos en las Directrices de 2005 para las ayudas a la inversión en favor de los aeropuertos. Se entiende sin perjuicio de cualquier apreciación sobre posibles futuras ayudas a la inversión para el aeropuerto de La Rochelle que la Comisión pudiera efectuar en el futuro sobre la base de las directrices de 2014.

([82]) Cuadro presentado por las autoridades francesas el 14 de noviembre de 2017 en respuesta a la pregunta 9.

([83]) Anexo 6 de la respuesta complementaria final de la CCI, de 14 de noviembre de 2017 («Plan de negocio 2001-2014», línea «empréstitos y otros pasivos financieros»).

7.1.3.2. Compatibilidad de las ayudas de funcionamiento

(365) Como se ha demostrado con anterioridad, Francia cometió un error manifiesto de apreciación al afirmar que la gestión del aeropuerto de La Rochelle era, en su conjunto, un SIEG. En particular, la actividad del organismo de gestión del aeropuerto de La Rochelle, que consiste en acoger vuelos comerciales de transporte de pasajeros en este aeropuerto, no puede considerarse un auténtico SIEG. En la medida en que las distintas medidas de ayuda financiera objeto del presente examen tenían por objeto financiar la explotación de la actividad del aeropuerto en su conjunto, no pueden considerarse como compensaciones por servicio público concedidas para la gestión de un auténtico SIEG.

(366) Además, tal y como se ha demostrado anteriormente, ninguna de las medidas de ayuda financiera objeto del presente examen procedía de un mecanismo financiero de compensación cuyos parámetros se hubieran establecido previamente de manera objetiva y transparente, acompañado por medidas de control y revisión de la compensación, así como por modalidades de reembolso de las posibles compensaciones excesivas y por los medios de evitar estas últimas. De modo que las medidas consideradas no cumplen las condiciones acumulativas establecidas en el marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales ([84]) en forma de compensación por servicio público, que es aplicable al caso que nos ocupa *ratione temporis*.

(367) En consecuencia, dichas medidas no pueden declararse compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(368) La Comisión va a analizar las medidas objeto del presente examen a la luz de los distintos criterios del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(369) Las medidas en cuestión se refieren a financiaciones vinculadas a la explotación del aeropuerto: anticipos reembolsables a tipo nulo, subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto de La Rochelle entre 2001 y 2005 y subvenciones recibidas por la CCI de las entidades locales para contribuir a la promoción del aeropuerto de La Rochelle.

(370) Dichas medidas son todas ayudas de funcionamiento, en la medida en que tuvieron por efecto financiar la explotación del aeropuerto de La Rochelle, y no inversiones específicas efectuadas en dicho aeropuerto. Todas estas ayudas de funcionamiento fueron concedidas ilegalmente antes del 4 de abril de 2014, fecha de aplicación de las directrices de 2014, en las que la Comisión declaró que aplicaría los principios enunciados en las mismas a todos los casos pendientes de ayudas de funcionamiento concedidas a aeropuertos, aunque la ayuda se hubiera concedido antes del 4 de abril de 2014 ([85]).

(371) Según las directrices de 2014, las ayudas de funcionamiento concedidas a aeropuertos antes del 4 de abril de 2014 pueden declararse compatibles por la totalidad de los costes de funcionamiento no cubiertos, siempre que se cumplan una serie de condiciones, recogidas en la sección 5.1.2 ([86]). Las condiciones recogidas en el apartado 5.1.2 de las directrices de 2014 son las siguientes:

– *Las ayudas facilitan el desarrollo de una actividad económica*

(372) Los anticipos reembolsables y la subfacturación financiaron el déficit de explotación del aeropuerto de La Rochelle y le permitieron mantener su actividad. Por lo que se refiere a las subvenciones de las entidades locales destinadas a contribuir a la promoción del aeropuerto de La Rochelle, tenían por objeto financiar acciones de promoción destinadas a desarrollar la actividad de este aeropuerto.

(373) Tal y como ya se ha expuesto en los considerandos 329 y 332, la actividad del aeropuerto de La Rochelle ejerce una repercusión positiva en el desarrollo económico de la región de La Rochelle, sobre todo en el sector turístico.

(374) Ahora bien, el desarrollo económico local es reconocido, según las directrices de 2014, como un objetivo de interés común que podía justificar la concesión de ayudas de funcionamiento en favor de un aeropuerto antes del 4 de abril de 2014, si se cumplían determinadas condiciones.

(375) No se puede negar que el aeropuerto de La Rochelle ha aportado una gran afluencia de turistas a la región de La Rochelle ni que ha ejercido una repercusión positiva en la región y en la economía local

([84]) Comunicación de la Comisión — Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).
([85]) Directrices de 2014, apartado 172.
([86]) Directrices de 2014, apartado 137.

(376) Esta repercusión positiva se evaluó en la nota de la CCI de 2008, titulada «Stratégie: vers un développement maîtrisé» (Estrategia: hacia un desarrollo controlado). En la citada nota, se establece que la influencia económica del aeropuerto para la zona corresponde al gasto de los pasajeros de las compañías de «bajo coste» en la economía local (33 millones de euros en 2007) y al número de puestos de trabajo con sede en el aeropuerto (167 en 2008)

(377) El informe «Transport aérien et développement touristique» (Transporte aéreo y desarrollo turístico), llevado a cabo por ODIT Francia en 2008, establece la existencia de un coeficiente que permite calcular la influencia económica del total del aeropuerto de La Rochelle en 100 millones de euros en la economía local en 2008. Además, en 2008 el aeropuerto era sede de ciento sesenta y siete (167) puestos de trabajo.

(378) Por otra parte, los gastos por pasajero y globales se calcularon en el marco de encuestas anuales entre 2006 y 2014, que arrojaron los siguientes resultados:

Cuadro 13

Gastos por pasajero y gastos globales en la región de La Rochelle

(en EUR)

Año	Gastos por pasajero	Gastos globales
2006	336	17,8 millones
2007	471	33 millones
2008	367	27,4 millones
2009	No estudiado	No estudiado
2010	532,58	30 millones
2011	548,97	35 millones
2012	558,62	37 millones
2013	482,80	27,4 millones
2014	578,44	33 millones

I Autoridades francesas.

(379) El cuadro 13 anterior muestra que la influencia económica del aeropuerto en la región de La Rochelle aumentó durante el período 2006-2014, y que los gastos por pasajero pasaron de 336 EUR en 2006 a 578,44 EUR en 2014.

(380) Según las directrices de 2014, cuando un aeropuerto está situado en la misma zona de influencia que otro aeropuerto con capacidad excedentaria, el plan operativo debe indicar, sobre la base de previsiones razonables del tráfico de pasajeros y mercancías, el impacto probable en el tráfico del otro aeropuerto situado en esa zona de influencia ([87]). El aeropuerto de La Rochelle no compite, en su zona de influencia, con ningún otro aeropuerto con el mismo modelo de negocio. En efecto, los aeropuertos de Niort y Rochefort responden a segmentos de mercado diferentes y, por tanto, solo pueden sustituirse de forma imperfecta (véanse los considerandos 308 y 309). Y, por su parte, el aeropuerto de Angulema no está situado en la zona de influencia del aeropuerto de La Rochelle. Por tanto, puede concluirse que la repercusión probable del tráfico de La Rochelle en los aeropuertos vecinos fue tenida en cuenta y que puede excluirse cualquier tipo de repercusión significativa.

(381) Así pues, la Comisión considera que las ayudas de funcionamiento abonadas al aeropuerto de La Rochelle contribuyeron a un objetivo de desarrollo económico y a la conectividad de la región de La Rochelle.

([87]) Directrices de 2014, apartado 114.

b) Necesidad de la intervención del Estado y adecuación de la ayuda como instrumento de intervención

(382) Las ayudas de funcionamiento eran necesarias para garantizar el equilibrio económico de la explotación del aeropuerto de La Rochelle, y por consiguiente, la continuidad de su explotación. Desde el punto de vista presupuestario, las ayudas en cuestión eran necesarias porque el aeropuerto no era viable desde el punto de vista financiero y generaba un déficit de tesorería. Habida cuenta de sus resultados, el aeropuerto no habría podido financiarse más con sus propios fondos.

(383) Por otra parte, las directrices de 2014 reconocen que «en las actuales condiciones de mercado, los aeropuertos más pequeños pueden tener dificultades a la hora de financiar sus inversiones sin fondos públicos» ([88]). Las directrices de 2014, establecen que los aeropuertos que reciban hasta 700 000 pasajeros anuales pueden no estar en condiciones de sufragar una parte importante de sus costes de explotación. Ahora bien, el aeropuerto de La Rochelle entra dentro de la categoría de aeropuertos pequeños, ya que no se espera que su tráfico supere los 300 000 pasajeros antes de 2020 y su tráfico no superaba los 200 000 pasajeros al año antes de 2007.

(384) Según las directrices de 2014, procede examinar si otros instrumentos de intervención o de ayuda diferentes de los que se utilizaron podían haberse aplicado y si hubieran provocado menos distorsiones de la competencia ([89]). Como ya se ha establecido, el aeropuerto registró un déficit de explotación muy elevado, cada año, durante el período 2002-2012 (a excepción del año 2004). Para mantenerlo en funcionamiento y dotarlo de la liquidez necesaria para su explotación, era difícil, en este contexto, plantearse otros instrumentos distintos de las subvenciones de explotación a fondo perdido, como las subvenciones para las acciones de *marketing* y la subfacturación, así como los anticipos reembolsables sin fecha de vencimiento precisa y sin tipo de interés.

(385) Así pues, las ayudas de funcionamiento en favor del aeropuerto de La Rochelle fueron necesarias y adecuadas.

c) Efecto de incentivo y proporcionalidad de la ayuda

(386) Según las directrices de 2014, procede comprobar si, en ausencia de las ayudas de funcionamiento, el nivel de actividad económica del aeropuerto se hubiera reducido considerablemente y si, por otra parte, las ayudas se limitaron al mínimo necesario para que la actividad prevista pudiera llevarse a cabo ([90]).

(387) Habida cuenta de que el aeropuerto de La Rochelle no era viable desde el punto de vista financiero, su actividad se habría visto considerablemente reducida en aras de garantizar el equilibrio financiero, o incluso se habría interrumpido por completo, sin las medidas de apoyo destinadas a financiar sus costes de funcionamiento. Las ayudas tuvieron, en consecuencia, un efecto de incentivo en el sentido del apartado 124 de las directrices de 2014.

(388) Además, el cuadro 12 muestra que las distintas ayudas de funcionamiento se limitaron a los importes necesarios para garantizar el equilibrio financiero de la explotación, sin ir más allá. Con excepción de 2004, año en que los resultados contables fueron positivos (19 000 EUR), los resultados contables del aeropuerto fueron siempre negativos, lo que indica que las ayudas de funcionamiento en favor del aeropuerto nunca superaron los importes necesarios para mantener el equilibrio del resultado contable.

(389) En cuanto al caso concreto de los anticipos reembolsables concedidos por el servicio general de la CCI, estos derivaban de la obligación de presentar un presupuesto equilibrado para el aeropuerto, que el contrato de concesión imponía a la CCI. El importe de los anticipos se definía cada año en el momento de la elaboración del presupuesto, para equilibrar este último. La elaboración de los presupuestos de los aeropuertos gestionados por las Cámaras de Comercio e Industria está sometida a procedimientos estrictos para garantizar que las contribuciones públicas destinadas a equilibrar el presupuesto se limiten al mínimo necesario.

(390) Así pues, la Comisión considera que las diferentes ayudas de funcionamiento recibidas por el servicio aeroportuario de la CCI se limitaron al mínimo necesario.

d) Evaluación de las distorsiones de competencia y de las consecuencias para los intercambios comerciales

(391) Según las directrices de 2014, para apreciar la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento concedidas antes del 4 de abril de 2014, la Comisión tiene en cuenta las distorsiones de competencia y las consecuencias para los intercambios comerciales ([91]).

([88]) Directrices de 2014, apartado 117.
([89]) Directrices de 2014, apartado 120.
([90]) Directrices de 2014, apartados 124 y 125.
([91]) Directrices de 2014, apartados 131 y 137.

(392) Las ayudas otorgadas a un aeropuerto de la Unión pueden afectar potencialmente de forma negativa a todos los demás aeropuertos de la Unión. En efecto, todos los aeropuertos de la Unión compiten entre sí para atraer a las compañías aéreas, en el marco del mercado interior del transporte aéreo. Cuando se trata de ayudas de funcionamiento que permiten que el aeropuerto siga siendo económicamente viable, la intensidad de este efecto general en los demás aeropuertos depende del volumen de actividad del aeropuerto ayudado, que puede expresarse, en particular, en número de pasajeros, de rutas y de frecuencias.

(393) A este respecto, cabe señalar que, durante el período considerado (2001-2012), el aeropuerto de La Rochelle siguió siendo un aeropuerto de tamaño modesto. Ahora bien, el aeropuerto de La Rochelle entra dentro de la categoría de aeropuertos pequeños, ya que no se espera que su tráfico supere los 300 000 pasajeros antes de 2020 y su tráfico no superaba los 200 000 pasajeros al año antes de 2007. El volumen de actividad del aeropuerto de La Rochelle siguió, pues, siendo modesto. El efecto general de las ayudas concedidas a este aeropuerto sobre todos los demás aeropuertos fue, por consiguiente, relativamente limitado.

(394) Sin embargo, los efectos de una ayuda de funcionamiento concedida a un aeropuerto concreto en otro aeropuerto son más intensos cuanto más próximos se encuentran. En particular, cuando uno de ellos se encuentra en la zona de influencia del otro, compiten de forma especialmente intensa para atraer a las compañías aéreas que deseen prestar sus servicios en la región en la que se encuentran. Además, cuando existen rutas desde estos dos aeropuertos hacia la misma ciudad de destino, los dos aeropuertos compiten para atraer a los pasajeros que deseen viajar a la misma, los cuales, para este trayecto, pueden elegir entre los dos aeropuertos.

(395) Por lo que se refiere al aeropuerto de Angulema, no se encuentra en la misma zona de influencia que el aeropuerto de La Rochelle (véanse los considerandos 305 a 307).

(396) En cuanto a los aeropuertos de Niort y Rochefort, la Comisión considera, por las mismas razones que las expuestas en los considerandos 308 y 309, que las subvenciones al aeropuerto de La Rochelle objeto de examen no pueden falsear la competencia con las de los aeropuertos de Niort y Rochefort.

(397) Así pues, las ayudas de funcionamiento en cuestión tuvieron un impacto limitado en los aeropuertos vecinos del de La Rochelle.

(398) Tomando en consideración todos estos efectos, tanto positivos como negativos, producidos por las subvenciones en cuestión de manera global, la Comisión considera que esas ayudas no afectaron a los intercambios comerciales en una medida contraria al interés común.

(399) A la vista de lo expuesto anteriormente sobre la incidencia de las ayudas en cuestión en la competencia y los intercambios comerciales, teniendo en cuenta la importante contribución de estas ayudas al desarrollo económico de la zona en la que está situado el aeropuerto de La Rochelle, en particular debido a su impacto positivo en el turismo local y el polo de actividad presente en la región, la Comisión considera que las ayudas en cuestión no falsearon la competencia y los intercambios comerciales de forma contraria al interés común.

e) Conclusión sobre la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento

(400) Habida cuenta de lo anterior, los anticipos reembolsables, las subvenciones de explotación puntuales y la subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto de La Rochelle entre 2001 y 2005, así como las subvenciones para las acciones de promoción, constituyen ayudas compatibles con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(401) Esta conclusión se basa en los criterios específicos previstos en las Directrices de 2014 para evaluar la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento concedidas a aeropuertos antes del 4 de abril de 2014. Sin perjuicio de cualquier apreciación sobre posibles ayudas en favor del aeropuerto de La Rochelle que la Comisión pudiera efectuar en el futuro basándose en las directrices de 2014 sobre ayudas concedidas después del 4 de abril de 2014.

7.2. **Medidas en favor de las compañías aéreas**

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

(402) 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».

(403) La calificación de una medida como ayuda estatal supone, pues, que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas:

— que el beneficiario sea una empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que supone que ejerza una actividad económica;

— que la medida en cuestión se otorgue mediante recursos estatales y sea imputable al Estado;

— que confiera una ventaja selectiva al/a los beneficiario(s);

— que la medida en cuestión falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar a los intercambios entre Estados miembros.

7.2.1.1. Concepto de empresa

(404) A efectos de determinar si las medidas examinadas constituyen ayudas estatales, procede determinar, en un primer lugar, si sus beneficiarios, a saber, Ryanair, AMS y Jet2, son empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Ahora bien, no se puede negar que estas compañías son entidades dedicadas a la prestación de servicios de transporte aéreo y de publicidad y, como tales, ejercen actividades económicas.

7.2.1.2. Fondos estatales e imputabilidad al Estado

(405) Los diferentes contratos objeto del procedimiento de investigación formal fueron celebrados entre las compañías aéreas, por un lado, y la CCI, por otro.

(406) Con carácter preliminar, la Comisión subraya que, a efectos de evaluar específicamente la imputabilidad al Estado de las medidas en cuestión (es decir, los pagos públicos concedidos en el marco de los contratos en cuestión), no hace falta distinguir entre la CCI en su conjunto, el servicio general de la CCI y el servicio aeroportuario de la CCI. En efecto, el servicio aeroportuario de la CCI no tiene una personalidad jurídica distinta de la CCI y los distintos contratos fueron concluidos por el presidente de la CCI o bajo su control. El servicio aeroportuario de la CCI no es una entidad independiente dotada de autonomía decisoria excepto en lo que toca a la gestión diaria del aeropuerto. De lo que se deduce que la actuación del servicio aeroportuario de la CCI y la de la CCI 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 en una economía de mercado. La Comisión desea recordar que este enfoque ya se ha adoptado en su práctica decisoria ([92]).

(407) Tal y como se ha establecido anteriormente en la sección 7.1.1.2, la CCI es una autoridad pública cuyos recursos deben considerarse fondos estatales y cuyas decisiones son todas imputables al Estado, en el sentido de la jurisprudencia sobre ayudas estatales.

(408) La CCI y Ryanair consideran, en sus observaciones, que los contratos celebrados por la CCI con las compañías aéreas no pueden considerarse imputables al Estado.

(409) En primer lugar, Ryanair y la CCI rebaten la imputabilidad al Estado de las distintas medidas en cuestión, alegando que el Estado no tiene ninguna influencia en las decisiones de las Cámaras de Comercio e Industria, sino que simplemente ejerce una función de control. Ryanair y la CCI fundamentan su argumentación, en particular, en el hecho de que no existe ninguna integración funcional de las CCI con las estructuras del Estado, ya que los miembros de los órganos de gobierno de las Cámaras de Comercio e Industria son, en su totalidad, comerciantes o directivos de sociedades mercantiles, sin que se reserve ninguna función a un representante del Estado. Por otra parte, Ryanair citó un dictamen del Consejo de Estado con el fin de demostrar la independencia de las Cámaras de Comercio e Industria respecto del Estado. 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, subordinación alguna».

(410) Sin embargo, al contrario de lo que afirman Ryanair y la CCI en sus observaciones, importa poco, a este respecto, que las Cámaras de Comercio e Industria sean administradas por personas electas por negociantes y empresarios sin que se reserve ninguna función a un representante del Estado. En efecto, las Cámaras de Comercio e Industria se parecen, desde este punto de vista, a las entidades locales, que son administradas por representantes electos locales, sin vínculo con el Estado (en sentido estricto), y no por funcionarios nombrados por otras autoridades públicas. Además, los parlamentos nacionales también se componen de representantes electos. No obstante, los parlamentos representan uno de los poderes públicos esenciales en un Estado democrático.

([92]) Decisión de la Comisión relativa al aeropuerto de Nimes, citada en la nota 12, considerando 306.

(411) Por otra parte, el grado de influencia o de control ejercido por el Estado (en sentido estricto) sobre las actividades de las Cámaras de Comercio e Industria carece igualmente pertinente a partir del momento en que esos organismos son también autoridades públicas. La situación de las Cámaras de Comercio e Industria se diferencia de la de las empresas públicas, sobre las que el Tribunal de Justicia precisó los criterios de imputabilidad estatal en la sentencia Stardust Marine ([93]). En efecto, en el caso de una medida adoptada por una empresa pública cuya misión principal 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 misma que poseen, están implicadas en la medida en cuestión. La situación de una Cámara de Comercio e Industria es distinta en la medida en que una entidad de este tipo es ya parte de la administración pública, o de «un órgano intermedio del Estado» y, por 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 (en el sentido amplio de la jurisprudencia sobre ayudas estatales), no es necesario determinar si otra autoridad pública (por ejemplo el Estado en sentido estricto o una entidad local) estuvo involucrada en la decisión en cuestión. En realidad, semejante decisión cumple necesariamente el criterio de imputabilidad.

(412) Este enfoque ya fue adoptado por la Comisión en su práctica decisoria y ha sido validado por la jurisprudencia. De hecho, 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. Por tanto, no es necesario establecer la imputación de la medida al Estado en el sentido de la jurisprudencia Stardust Maritime ([94])». En particular, el Tribunal ha validado este enfoque en sentencias recientes relativas a las ayudas abonadas por la CCI de Nîmes y la CCI de Pau a compañías aéreas: «la Comisión consideró acertadamente, […] basándose en todos estos elementos, que las CCI, como la que es objeto de la presente Decisión, debían considerarse autoridades públicas cuyas decisiones, al igual que las de la administración central del Estado o las de las entidades locales, eran imputables al Estado» ([95]). Ese análisis también se puede aplicar a la CCI en el presente caso.

(413) Por otra parte, la CCI considera que la actividad ejercida en este caso, a saber, la explotación del aeropuerto de La Rochelle, constituye una actividad económica que se ejerce en condiciones normales de competencia con operadores privados. Sin embargo, este argumento no es aplicable, puesto que nada se opone a que una actividad económica sea ejercida por un organismo estatal ([96]), como una Cámara de Comercio e Industria ([97]). Además, tal y como se ha demostrado anteriormente en el apartado 7.1.1.2, la razón de ser y el objetivo principal de las Cámaras de Comercio e Industria residen en las misiones de interés general que les encomienda la ley. Así pues, 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.

(414) Por todas las razones expuestas con anterioridad, el argumento de la CCI y de Ryanair carece de pertinencia y los distintos contratos celebrados por la CCI y objeto del presente examen deben considerarse imputables al Estado y que implican la utilización de fondos estatales.

(415) Sobre la base de todos los elementos anteriores, la Comisión considera, por tanto, que la celebración de estos contratos implica la utilización de fondos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE y que las decisiones de celebrar tales contratos son imputables al Estado.

7.2.1.3. Ventaja selectiva en favor de Buzz y easyJet

(416) En cuanto a Buzz, tal y como se establece en la sección 3.2.2.3, Francia declaró que no se efectuó pago alguno en concepto de *marketing* a Buzz, ya que las acciones de promoción y los gastos de comunicación relativos a Buzz y mencionados en el informe de la CRC corresponden, en realidad, a acciones de comunicación realizadas en el marco de un contrato con Maison de la France y no con Buzz. Además, estas acciones de promoción no guardaban relación con la empresa Buzz. Así pues, el procedimiento de investigación formal despejó las dudas de la Comisión sobre la existencia de una posible ayuda a Buzz.

([93]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 52.
([94]) Véase la Decisión de la Comisión, de 22 de junio de 2006, relativa a la ayuda N 563/2005, Francia - Ayuda a la Compañía Ryanair para la ruta que opera entre Tolón y Londres (DO C 204 de 26.8.2006, p. 4), considerando 16.
([95]) Véase la sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-53/16, citada en la nota 53, apartados 85 a 89; sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartado 101;
([96]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, apartado 21.
([97]) Véase la sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-53/16, citada en la nota 53, apartados 90 y 91.

(417) Por lo que respecta a easyJet, tal y como se indica en la sección 3.2.2.4, Francia declaró que, contrariamente a la información contenida en el informe de la CRC, easyJet no recibió financiación alguna en concepto de servicios de *marketing* o publicidad. Así pues, el procedimiento de investigación formal ha disipado las dudas de la Comisión sobre la existencia de una posible ayuda a easyJet.

7.2.1.4. Ventaja selectiva en favor de Flybe y Aer Arann, concedida por los contratos celebrados con la CCI durante el período analizado

(418) Los contratos suscritos con las compañías Flybe y Aer Arann dieron lugar a sustanciales descuentos en las tasas, lo que constituye una ventaja para estas compañías.

(419) Los citados contratos se celebraron en el marco de las condiciones establecidas en la decisión arancelaria de la CCI, de 27 de marzo de 2008, que preveía un sistema de descuentos decrecientes de las tasas aeroportuarias, limitado a tres (3) años, a efectos de la apertura de nuevas rutas o de la continuación de la explotación de rutas existentes durante la temporada aeronáutica de invierno.

(420) Al parecer, este sistema de descuentos era aplicable a cualquier compañía aérea que operara o deseara operar desde el aeropuerto de La Rochelle y que cumpliera las condiciones definidas por la decisión arancelaria de 27 de marzo de 2008. De hecho, cualquier compañía aérea podía beneficiarse de estos descuentos de cara a la apertura de nuevas rutas o a seguir explotando rutas existentes durante la temporada de invierno. Además, no hay indicios de que estas condiciones tuvieran por efecto limitar el beneficio de estos descuentos a determinadas compañías aéreas.

(421) Así pues, dado que el sistema de descuentos se concibió y aplicó de forma no discriminatoria, se puede concluir que la ventaja conferida a Flybe y Aer Arann no es selectiva ([98]). Por consiguiente, el sistema de descuentos aplicado a las compañías Flybe y Aer Arann no constituye una ayuda en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, dado que no se cumple la condición de selectividad.

7.2.1.5. Existencia de una ventaja en favor de Ryanair/AMS y Jet2 en los contratos celebrados con la CCI durante el período analizado

(422) En lo que respecta a la exención de la tasa de balizamiento en favor de Ryanair, el procedimiento de investigación formal permitió aclarar que la citada exención se debía a que los vuelos de esta compañía siempre tenían lugar durante el día y, por tanto, no requerían el uso de iluminación. Así pues, esta exención no implica ventaja económica alguna para Ryanair.

(423) Por lo que se refiere a los servicios de asistencia en tierra previstos en los contratos sucesivos celebrados con Ryanair y, en particular, en el contrato n.º 1, el procedimiento de investigación formal permitió disipar las dudas de la Comisión sobre la existencia real de tales servicios. En efecto, como se recoge en el apartado (72), la CCI únicamente intervino en calidad de intermediaria entre Ryanair y Atlantica (la empresa de asistencia en tierra) y el contrato n.º 1 tan solo especificaba las tarifas fijadas por Atlantica. Así pues, los servicios de asistencia en tierra previstos en los contratos sucesivos celebrados con Ryanair no implican ventaja económica alguna en favor de Ryanair.

(424) En lo que respecta a las demás medidas, en aras de determinar si los contratos celebrados confieren una ventaja a estas compañías aéreas, la Comisión debería examinar, en un primer lugar, si en circunstancias similares, un operador de un aeropuerto que operara en condiciones normales de economía de mercado habría celebrado acuerdos comerciales similares o idénticos a los celebrados por la CCI.

(425) A efectos de la apreciación de los contratos en cuestión, 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 ([99]). Por tanto, en aras de determinar si el organismo de gestión del aeropuerto actuó como un inversor prudente en una economía de mercado, guiado por perspectivas de rentabilidad ([100]), los contratos celebrados deben evaluarse para cada período considerado, en el momento en que se celebraron.

([98]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2016, Comisión/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, apartados 40 a 67.

([99]) Véase la sentencia Stardust Marine, citada en la nota 94, apartados 71 y 72.

([100]) Véanse la sentencia Alfa Romeo, citada en la nota 30, apartado 20, y la sentencia Alitalia/Comisión, citada en la nota 30, apartado 84.

(426) Una vez haya examinado las diferentes consideraciones metodológicas relativas, por una parte, a las modalidades de aplicación del principio del operador prudente y, por otra, a las modalidades de reconstrucción de los planes de negocio, la Comisión analizará las distintas medidas en cuestión.

a) Consideraciones metodológicas relativas a las modalidades de aplicación del principio del operador prudente

(427) En aras de establecer las modalidades de aplicación del principio del operador prudente, conviene tener en cuenta las siguientes cuestiones metodológicas:

— 1) ¿Deben analizarse de forma conjunta o, al contrario, por separado, los contratos de servicios de *marketing* y los contratos de servicios aeroportuarios?

— 2) En aras de aplicar el principio del operador en una economía de mercado, ¿qué importancia tiene para el análisis de la rentabilidad incremental el análisis comparativo de las condiciones de los contratos de servicios aeroportuarios objeto del procedimiento de investigación formal con las tasas aeroportuarias aplicadas en otros aeropuertos?

— 3) ¿Qué beneficios habría tenido en cuenta un hipotético operador en una economía de mercado a la hora de suscribir contratos de servicios de *marketing* con las compañías aéreas?

— 4) ¿Qué horizonte temporal habría elegido un operador en una economía de mercado a efectos de evaluar los beneficios de suscribir un contrato de servicios aeroportuarios o un contrato de servicios de *marketing*?

1) Sobre la evaluación conjunta de los contratos de servicios aeroportuarios y de los contratos de servicios de *marketing*

(428) A efectos de la aplicación del criterio del inversor prudente en una economía de mercado, la Comisión debe determinar si los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing* celebrados entre la CCI con Ryanair y AMS, como los recogidos en el cuadro 9, deben evaluarse de forma conjunta ([101]).

(429) Francia expresó su acuerdo ([102]) con el enfoque adoptado en la Decisión de incoación, que consistía en analizar conjuntamente los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing* celebrados simultáneamente.

(430) Ryanair, por su parte, no está de acuerdo con este planteamiento, pues alega que los contratos de servicios de *marketing* suscritos por AMS deben analizarse con carácter independiente de los contratos de servicios aeroportuarios suscritos por Ryanair. Además, AMS considera que los contratos suscritos con la CCI revisten de un interés comercial intrínseco independiente de los contratos de servicios aeroportuarios.

(431) Por tanto, cabe preguntarse si, tal y como sostiene Ryanair, los contratos de servicios de *marketing* tienen un interés distinto del de los contratos de servicios aeroportuarios. En aras de dar respuesta a la anterior cuestión, deben plantearse las siguientes preguntas:

— ¿Deben considerarse Ryanair y su filial AMS se forma individual o conjunta a efectos de determinar la existencia de una ventaja económica?

— ¿Qué misión desempeñaba la CCI a la hora de adquirir los servicios de *marketing*?

— ¿Existe un vínculo indisociable entre los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing*?

Sobre la evaluación de forma conjunta o individual de Ryanair y AMS a efectos de la determinación de la existencia de una ventaja económica

(432) Por lo que se refiere a los contratos celebrados entre la CCI, por una parte, y Ryanair y AMS, por otra, la Comisión debe, en primer lugar, dilucidar si, a los fines de la identificación de una ventaja económica de la que se habrían beneficiado Ryanair y su filial AMS, estas deben considerarse individual o conjuntamente en el momento de la firma de los contratos.

([101]) Cabe señalar que la cuestión de la evaluación conjunta de los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing* no se plantea en el caso de la compañía Jet2. De hecho, el servicio aeroportuario de la CCI celebró un único contrato con la empresa Jet2, que incluía tanto disposiciones relativas a los servicios aeroportuarios como el pago de una contribución de *marketing*.

([102]) Respuesta de Francia de 13 de abril de 2012, apartado 253.

(433) La Comisión observa, en primer lugar, que AMS era, en el momento de la firma de los contratos, una filial al 100 % de Ryanair, cuyos directivos eran altos cargos de Ryanair ([103]), y que esta sociedad se creó con el único fin de prestar servicios de *marketing* en el sitio web de Ryanair y no ejercía ninguna otra actividad. AMS actuaba en función de los intereses de Ryanair y bajo su control, y los beneficios que generaba se destinaban a Ryanair, en forma de dividendos o de incremento del valor de la empresa. Por consiguiente, puede considerarse que Ryanair ejercía una influencia decisiva en el comportamiento de AMS.

(434) Además, mientras que los servicios de marketing se adquirieron inicialmente en el marco de dos contratos celebrados con Ryanair, suscritos el 1 de diciembre de 2003 y el 1 de enero de 2004, más adelante, fue a AMS a quien la CCI adquirió los servicios de *marketing*, en el marco de los contratos de servicios de *marketing* celebrados a partir del 1 de abril de 2006. Así pues, el hecho de que AMS sustituyera a Ryanair en calidad de proveedor de servicios de *marketing* a la CCI es indicativo también los vínculos entre Ryanair y su filial AMS en relación con los distintos contratos celebrados con la CCI.

(435) Además, la Comisión observa que todos los contratos de servicios de *marketing* celebrados con AMS estipulan, en su objeto, que están vinculados al compromiso de Ryanair, en exclusiva, de operar vuelos desde el aeropuerto de La Rochelle.

(436) Así pues, el hecho de que AMS ejerza una actividad diferente de la ejercida por Ryanair no puede ocultar la gran complementariedad de ambas actividades: la explotación de rutas aéreas y la publicidad de dichas rutas.

(437) Por último, la Comisión desea recordar que este enfoque ya se ha adoptado en su práctica decisoria reciente ([104]) y ha sido validado por la jurisprudencia ([105]).

(438) Por todas estas razones, Comisión considera que conviene evaluar conjuntamente las medidas en favor de Ryanair y de AMS a efectos de determinar la existencia de una ventaja económica, dado que Ryanair y AMS constituyen un solo beneficiario de las medidas consideradas ([106]).

Sobre la misión que desempeñaba la CCI a la hora de adquirir los servicios de marketing

(439) Un primer enfoque consistiría en considerar que la CCI celebró los contratos de servicios de *marketing* como organismo de gestión del aeropuerto ([107]) y, por tanto, cabría comparar su comportamiento con el de un hipotético organismo de gestión de aeropuertos movido por perspectivas de rentabilidad.

(440) Otra posibilidad sería considerar que la CCI actuó en calidad de entidad encargada de una misión de interés general, a saber, el desarrollo económico de La Rochelle y su región, y que adquirió dichos servicios de *marketing* con el fin de llevar a cabo esta misión, independientemente de su calidad de organismo de gestión del aeropuerto de La Rochelle. Este segundo enfoque se fundamentaría en el hecho de que, en virtud de la ley, la CCI tiene encomendada la citada misión de desarrollo económico.

([103]) Véase el informe de la Cámara Regional de Cuentas de Aquitania sobre la Cámara de Comercio e Industria de Pau-Béarn debatido el 19 de octubre de 2006, que concluye, en particular, que «la sociedad AMS no es más que una extrapolación de Ryanair, dirigida por dos altos directivos de la compañía Ryanair». El informe puede consultarse en www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) A tenor de lo anterior, véase, en particular, la Decisión de la Comisión, relativa al aeropuerto de Pau, citada en la nota 12 y, en especial, el considerando 290. Véase, asimismo, la Decisión (UE) 2017/1861 de la Comisión, de 29 de julio de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N), Italia — Compensación a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público (SIEG) (DO L 268 de 18.10.2017, p. 1), en particular su considerando 353.

([105]) Véase la sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartado 184; sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-53/16, citada en la nota 53, apartados 207 a 212.

([106]) Por consiguiente, en la evaluación sucesiva, la Comisión empleará, en determinadas ocasiones, la denominación «Ryanair/AMS» para denotar al beneficiario de las medidas en cuestión.

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

(441) En el marco del segundo enfoque, convendría verificar, por una parte, que los servicios en cuestión responden a «necesidades reales» del comprador público (que podrían estar vinculadas, por ejemplo, a la búsqueda de la maximización del efecto económico inducido por las ayudas abonadas sobre el desarrollo regional) y, por otra parte, que se han adquirido a un precio inferior o igual a un «precio de mercado ([108])», independientemente de que dicho precio de mercado se determine a raíz de un procedimiento de licitación o de un método alternativo.

(442) La Comisión observa que ni Francia ([109]) ni la CCI ([110]) declararon explícitamente en sus observaciones que actuaran por razones de política pública a la hora de suscribir los contratos de servicios de *marketing*.

(443) Por lo que respecta a Francia, esta última sostiene, tal y como se recoge en el considerando 210, que las medidas tendrían una repercusión positiva en lo que respecta a las actividades del aeropuerto para el desarrollo regional y, por consiguiente, considera «natural» que las entidades locales, que trabajan en pos del desarrollo económico y turístico de su territorio, recurran a servicios que les permitan promocionarlo y atraer viajeros. No obstante, la Comisión señala que la CCI no comparte esta afirmación (véase el considerando 445) y, por consiguiente, la rebate con sus observaciones formuladas a raíz de la incoación del procedimiento de investigación formal, expuestas en el considerando 212, en las que Francia afirma que «[h]abida cuenta de las consideraciones que llevaron a la CCI a celebrar los contratos examinados, la posibilidad de difundir anuncios relativos al aeropuerto de La Rochelle y su región, así como al conjunto de los destinos con salida desde el aeropuerto en un sitio web tan frecuentado como el de Ryanair, representaba una oportunidad de atraer una clientela adicional, que la CCI, deseosa de aumentar el tráfico y, por tanto, los ingresos del aeropuerto, aprovechó naturalmente». Francia añade que «[d]esde el punto de vista del aeropuerto de La Rochelle, su estrategia de apoyo al marketing dio sus frutos, ya que se tradujo en un considerable incremento del número de pasajeros a lo largo del período analizado, conduciendo a un aumento constante de las tasas aeroportuarias y los ingresos no aeronáuticos».

(444) Por otra parte, la Comisión señala que, en el caso que nos ocupa, Francia no ha establecido con precisión, más allá de las consideraciones generales relativas al desarrollo regional mencionadas en el considerando anterior, cómo calibró la financiación de las compañías aéreas en aras de la consecución de este objetivo de interés público, que no ha definido con precisión ni acompañado de criterios cuantificables. Así pues, la Comisión señala que Francia no ha presentado ningún análisis económico cuantificado *ex ante* que permita establecer de forma causal e inequívoca la repercusión económica de las medidas de financiación en la consecución del objetivo de interés público de desarrollo regional.

(445) Por su parte, la CCI ha aportado pruebas que tienden a promover el primer enfoque. De hecho, en sus observaciones de 4 de junio de 2012, la CCI establece que «[f]ueron las perspectivas de rentabilidad las que incitaron a la CCI a celebrar los contratos de [*marketing*]». La CCI afirma, asimismo, que «las consideraciones que llevaron a la CCI a celebrar los contratos examinados eran de carácter puramente comercial y la ventaja comercial que dichos contratos generarían para el aeropuerto se había evaluado debidamente. La posibilidad de difundir anuncios relativos al aeropuerto de La Rochelle y su región, así como al conjunto de los destinos con salida desde el aeropuerto en un sitio web tan frecuentado como el de Ryanair, representaba, por tanto, una oportunidad de atraer una clientela extranjera adicional, que la CCI, deseosa de aumentar el tráfico y, por tanto, los ingresos del aeropuerto, aprovechó naturalmente». En esas mismas observaciones, la CCI señala que «además de mejorar la imagen del aeropuerto y el atractivo de la región en la que se encuentra, los contratos de servicios de *marketing* celebrados por el aeropuerto de La Rochelle con AMS también han contribuido a la rentabilidad global de la relación con Ryanair [...], ya que la publicidad prevista en dichos contratos ha permitido obtener ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos adicionales, generados por los pasajeros extranjeros traídos por Ryanair al aeropuerto y atraídos a este destino gracias a esta publicidad específica y eficaz». Estos elementos sugieren que, de acuerdo con la CCI, su comportamiento debe analizarse como el de un organismo de gestión de aeropuerto ([111]).

(446) La Comisión considera que, de los dos enfoques antes mencionados, debe seguirse el primero. En efecto, resulta habitual que un organismo de gestión de un aeropuerto suscriba, en el marco de su actividad económica, contratos con compañías aéreas que prevean tarifas diferenciadas y, en algunos casos, la concesión de incentivos y ayudas sustanciales a la comercialización a dichas compañías ([112]). A este respecto, la Comisión considera que, en principio, la suscripción de contratos de servicios de *marketing* forma parte de la actividad económica de un organismo de gestión de un aeropuerto ([113]).

([108]) Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal General, de 28 de enero de 1999, BAI/Comisión, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, apartados 75 y 76 y la sentencia del Tribunal General, de 5 de agosto de 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA y Diputación Foral de Vizcaya/Comisión, T-116/01 et T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, apartado 117.

([109]) Véanse los considerandos 205 a 214.

([110]) Véanse los considerandos 171 a 177.

([111]) Por tanto, no procede establecer aquí el precio de mercado que Francia o la CCI deberían haber pagado en pos del desarrollo de la economía regional a través del apoyo a las compañías aéreas, ya que este último enfoque no es el adoptado por Francia ni por la CCI.

([112]) Directrices de 2014, apartado 7.

([113]) Por otra parte, cabe señalar que la sección 3.5 de las Directrices de aviación de 2014 establece que, a efectos de la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, en el análisis han de tenerse en cuenta los incentivos y los mecanismos de apoyo al *marketing*.

(447) Por tanto, en aras de determinar la existencia de una ventaja en favor de las compañías aéreas, conviene elegir el primer enfoque, recogido en el considerando 439, que consiste en comparar la actuación de la CCI con la de un hipotético operador en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad, que gestionara el aeropuerto de la Rochelle en lugar de la CCI. La Comisión desea recordar que este enfoque ya se ha adoptado en las Directrices de 2014 ([114]), así como en su práctica decisoria reciente ([115]), que ha sido validada por la jurisprudencia ([116]).

(448) Esta conclusión, a la que se llegó con respecto a los contratos celebrados con Ryanair y AMS, también se aplica, por las mismas razones, al contrato celebrado con Jet2.

Sobre el carácter indisociable de los contratos de servicios marketing y los contratos de servicios aeroportuarios

(449) La Comisión distingue dos configuraciones. En la primera configuración, uno o varios contratos de servicios de *marketing* se celebran al mismo tiempo que un contrato de servicios aeroportuarios y constituyen una única transacción. En ese caso, el análisis relativo al criterio del operador en una economía de mercado se centrará en todos los contratos que componen la transacción. En una segunda configuración, el o los contratos de servicios de *marketing* no se celebran al mismo tiempo que un contrato de servicios aeroportuarios. En ese caso, el análisis de la transacción se centrará únicamente en los contratos de servicios de *marketing*. Sin embargo, el análisis relativo al criterio del operador en una economía de mercado tendrá en cuenta el contrato de servicios aeroportuarios vigente en el momento de la firma de los contratos de *marketing*, en aras de analizar los ingresos de la CCI.

(450) Por consiguiente, la Comisión considera que conviene analizar cada uno de los contratos de servicios de *marketing* recogidos en el cuadro 9, con el fin de determinar si puede estar indisociablemente vinculado a otro u otros contratos de servicios aeroportuarios, o incluso a otros contratos de servicios de marketing. Con vistas a evaluar el carácter indisociable de ese vínculo, la Comisión considera necesario formular las siguientes observaciones.

(451) En primer lugar, cabe señalar que el hecho de que determinados contratos de servicios de *marketing* fueran celebrados por la CCI con AMS, y no con Ryanair, no puede impedir que los contratos de servicios de *marketing* se analicen junto con los contratos de servicios aeroportuarios. Esto es así dado que ambos tipos de contratos fueron celebrados por las mismas partes, ya que, tal y como se establece en los considerandos 432 a 438, debe considerarse que Ryanair y AMS constituyen una única entidad económica.

(452) Además, una serie de elementos adicionales, que se presentan a continuación, establecen la existencia de vínculos muy estrechos entre determinados contratos de servicios de *marketing* y contratos de servicios aeroportuarios celebrados conjuntamente.

(453) En primer lugar, la Comisión señala que el proceso de celebración de los contratos de *marketing* con AMS o Ryanair está estrechamente relacionado con la celebración de contratos de servicios aeroportuarios con Ryanair.

(454) Además, tal y como se pone de manifiesto en el cuadro 9, la mayoría de los contratos de servicios de *marketing* se celebraron, prácticamente, al mismo tiempo que un contrato de servicios aeroportuarios. Por ejemplo, los contratos de servicios de *marketing* celebrados con Ryanair el 1 de diciembre de 2003 y el 1 de enero de 2004 se firmaron casi simultáneamente con el contrato de servicios aeroportuarios de 10 de diciembre de 2003. Del mismo modo, los contratos de servicios de *marketing* celebrados con AMS el 1 de mayo de 2006 se celebraron tan solo un (1) mes después del contrato de servicios aeroportuarios de 1 de abril de 2006 y entraron en vigor el 1 de mayo de 2006, por una duración idéntica de tres (3) años.

(455) Además, la CCI no llevó a cabo licitación alguna y, de hecho, no tuvo en cuenta a ningún otro proveedor distinto de AMS o Ryanair, lo que refuerza el vínculo indisociable en el proceso de celebración de los dos tipos de contrato.

(456) En segundo lugar, el análisis del contenido de los contratos establece una estrecha relación de dependencia entre los contratos de servicios de *marketing* y las rutas aéreas operadas por Ryanair desde el aeropuerto de La Rochelle.

(457) Por un lado, los servicios de AMS, incluso cuando tenían por objeto la promoción de La Rochelle y su región, solo hacían referencia a las rutas operadas por Ryanair, con exclusión de cualquier otra compañía aérea.

([114]) Directrices de 2014, apartado 53.
([115]) Véase, en particular, la Decisión (UE) 2015/1227, considerandos 314 a 330.
([116]) Véase la sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartados 329 a 334.

(458) Por otro, el análisis de los servicios de marketing que debía ofrecer AMS indica, asimismo, que los servicios de *marketing* de AMS se centraban, por contrato, exclusivamente en el sitio web de Ryanair, que se presentaba como la «principal herramienta de *marketing*» en varios contratos de servicios de *marketing* ([117]) y, en particular, en las versiones del sitio accesibles desde los países desde los que Ryanair operaba una ruta hacia La Rochelle. En virtud de los distintos contratos de *marketing*, los servicios de *marketing* que debía prestar AMS eran los siguientes: i) la inclusión de enlaces en la página del destino de La Rochelle del sitio web de Ryanair; ii) la inclusión de enlaces al sitio web indicado por la CCI en las páginas de inicio de la versión inglesa, belga, neerlandesa, portuguesa, irlandesa y noruega del sitio web de Ryanair (correspondientes a las ciudades de origen de los vuelos de Ryanair hacia el aeropuerto de La Rochelle); iii) la inclusión de una serie de párrafos en la sección de «5 cosas que hay que hacer» en la página del destino La Rochelle del sitio web de Ryanair; iv) el envío de correos electrónicos de promoción de La Rochelle a los abonados británicos e irlandeses del sitio web de Ryanair ([118]); v) la presentación de La Rochelle en la página de inicio de las versiones noruega y portuguesa del sitio web de Ryanair ([119]). No obstante, el sitio web de Ryanair está concebido principalmente como una plataforma de venta de vuelos para las rutas operadas por la compañía, y únicamente con carácter accesorio, como herramienta de promoción de los destinos en los que opera Ryanair, entre los que se encuentra La Rochelle ([120]).

(459) Además, tal y como se explica en los considerandos 81 a 114, los contratos de servicios de *marketing* celebrados con Ryanair (contratos A y B) contienen el compromiso de Ryanair de explotar determinadas rutas, mientras que los contratos de servicios de *marketing* D, G, H, I, J, K con AMS indican explícitamente que «tienen su origen en el compromiso de Ryanair de operar» ([121]) una serie de rutas, que son objeto de los contratos de servicios aeroportuarios subyacentes. La presencia de la citada cláusula pone de manifiesto que el contrato de servicios de *marketing* no existiría si Ryanair no operara las rutas incluidas en el contrato de servicios aeroportuarios. Esta conclusión no se pone en duda en el caso de los contratos C, E y F, que únicamente constituyen modificaciones de los contratos preexistentes y cuyas nuevas disposiciones no cuestionan el vínculo entre la explotación de estas rutas por parte de Ryanair y los servicios de *marketing*.

(460) Por último, los importes abonados a Ryanair en virtud de determinados contratos de servicios de *marketing* (contratos A y B) están supeditados al número de rotaciones realizadas por Ryanair. A título ilustrativo, el contrato A celebrado con Ryanair establece, en su artículo 3, que «[s]i Ryanair no alcanza un factor de carga de plazas anual del 60 % en un mínimo de trescientas cuarenta (340) rotaciones por año natural [...], los pagos se volverán a calcular en proporción al número de pasajeros transportados ([122])». La inclusión de esta cláusula demuestra que el principal objetivo del contrato de servicios de *marketing* no es la promoción general de La Rochelle y su región, sino, de forma mucho más específica, la consecución por parte de Ryanair de una serie de objetivos cuantificados de transporte de pasajeros con destino a La Rochelle.

(461) De las consideraciones anteriores se desprende que los servicios previstos en estos contratos de servicios de *marketing* están íntimamente relacionados con los servicios de transporte aéreo ofrecidos por Ryanair que se mencionan en los contratos de servicios de *marketing* y son objeto de los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios. Lejos de estar diseñados para aumentar, de forma general e indiscriminada, las visitas a La Rochelle y su región por turistas y viajeros de negocios, los servicios de *marketing* van dirigidos 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 de transporte.

(462) Los contratos de servicios de *marketing* no pueden, por tanto, disociarse de los contratos de servicios aeroportuarios celebrados de forma conjunta ni de los servicios de transporte aéreo que son objeto de los mismos. Los elementos fácticos expuestos con anterioridad ponen de manifiesto, además, que no hay pruebas que apoyen el hipotético argumento de que, si no hubieran existido las rutas aéreas en cuestión (y, por tanto, los contratos de servicios aeroportuarios que las conciernen), los contratos de servicios de *marketing* no se podrían haber celebrado.

([117]) Contratos de 1 de abril de 2006 y 17 de septiembre de 2009 celebrados con AMS.

([118]) Contratos de 1 de abril de 2006, 17 de septiembre de 2009 y 25 de febrero de 2010 celebrados con AMS.

([119]) Modificaciones del contrato de 25 de febrero de 2010.

([120]) El espacio especialmente reducido del sitio web de Ryanair dedicado a la promoción turística, unido al hecho de que la región de La Rochelle no es más que una de las decenas de destinos que se promocionan en dicho sitio web, hace que la exposición de la región de La Rochelle en el sitio web de Ryanair sea muy secundaria con respecto a la actividad de venta de vuelos y servicios por parte de Ryanair

([121]) Traducción libre del texto en inglés del artículo 1 de los contratos de servicios de marketing, dedicado al objeto del contrato, que dice lo siguiente: «This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate routes…».

([122]) Traducción libre del texto original inglés («[…] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year […]the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried […]»).

(463) Cabe señalar, asimismo, que la propia Francia ha puesto de relieve la relación existente entre los pagos en virtud de los contratos de servicios de *marketing* y las rutas operadas por las compañías aéreas: «El desarrollo de un aeropuerto depende totalmente del aumento del volumen de pasajeros, de ahí la necesidad de campañas publicitarias para dar a conocer las rutas con destino desde el aeropuerto, las atracciones turísticas de la región, etc. La difusión de anuncios en sitios web muy frecuentados es, por tanto, un servicio esencial para cualquier aeropuerto regional en desarrollo. Esta necesidad ha dado lugar, especialmente entre las compañías aéreas de bajo coste, a la práctica de ofrecer servicios de *marketing* y publicidad a los aeropuertos ([123])» (subrayado añadido por la Comisión). De esta afirmación se deduce que los pagos previstos en los contratos de *marketing* formaban parte de la relación comercial entre la CCI y las compañías aéreas, de cara a la explotación y el desarrollo de las rutas. También se deduce que la finalidad de estos pagos no era únicamente favorecer la afluencia de pasajeros al aeropuerto de La Rochelle y a su región en general, sino, sobre todo, promover específicamente las rutas explotadas por las compañías aéreas que operan desde el aeropuerto de La Rochelle.

(464) Habida cuenta de todo lo anterior, la Comisión basará su evaluación *in concreto* de los contratos recogidos en el cuadro 9 en un conjunto de indicios, entre los que figuran el carácter idéntico o la proximidad de: i) la fecha de firma de dichos contratos; ii) la ruta o rutas geográficas en cuestión; iii) los volúmenes de pasajeros implicados; iv) las referencias cruzadas entre las actividades de *marketing* y de transporte de pasajeros, y v) cualquier otro elemento del contrato que relaciones inequívocamente dichos acuerdos. Por consiguiente, el resultado de esta evaluación puede ser que algunos contratos de servicios de *marketing* no hayan sido objeto de una transacción conjunta con un contrato de servicios aeroportuarios (y, por tanto, deban evaluarse individualmente), mientras que otros contratos sí deban evaluarse conjuntamente, en forma de grupo de contratos.

— *Grupo de contratos 1-A*

(465) La Comisión señala que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato de servicios aeroportuarios (contrato 1) el 10 de diciembre de 2003, es decir, unos días después de la celebración del contrato A de servicios de *marketing*, con fecha de 1 de diciembre de 2003. Además, la duración del contrato de servicios de *marketing* A (del 1 de mayo de 2003 al 31 de diciembre de 2003) se encuentra cubierta, en su totalidad, por el período de aplicación del contrato 1, a saber, del 1 de mayo de 2003 al 30 de abril de 2006. Por último, las obligaciones anuales de tráfico de ambos contratos y las rutas explotadas son idénticas. Por tanto, la Comisión considera que estos dos contratos constituyen una única transacción y, como tan, deben evaluarse de forma conjunta.

— *Contrato B*

(466) La Comisión señala que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato de servicios de *marketing* B el 3 de junio de 2004, es decir, casi seis (6) meses después de la celebración del contrato de servicios aeroportuarios 1, a pesar de que en su introducción conste la mención inicial «el presente contrato se suscribe en fecha de 1 de enero de 2004 ([124])».

(467) A pesar de que los dos contratos tienen una fecha de vencimiento común e incluyen obligaciones de tráfico y rutas explotadas similares, la Comisión observa que Francia no ha justificado el aplazamiento de la firma del contrato al 3 de junio de 2004, a pesar de que se presenta como suscrito el 1 de enero de 2004. Por consiguiente, la Comisión concluye que el contrato B debe evaluarse de forma aislada.

— *Grupo de contratos 2-3-C-D*

(468) La Comisión señala que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió dos contratos de servicios aeroportuarios (contratos 2 y 3) el 1 de mayo de 2006, es decir, solo un (1) mes después de la celebración de los contratos de servicios de *marketing* C y D, con fecha de 1 de abril de 2006. Además, los cuatro contratos hacen referencia al mismo período de explotación, es decir, del 1 de mayo de 2006 al 30 de abril de 2009. Asimismo, los contratos 2 y C, por una parte, y los contratos 3 y D, por otra, firmados con menos de un (1) mes de diferencia, hacen referencia al mismo aeropuerto (Londres [Stansted] en el caso de los contratos 2 y C y Dublín, en el caso de los contratos 3 y D) e incluyen objetivos de tráfico idénticos (95 000 pasajeros en el caso de Londres [Stansted] y 45 000 pasajeros, en el caso de Dublín). Además, los contratos de servicios de *marketing* relativos a estos dos aeropuertos son idénticos, salvo en lo que se refiere a las obligaciones de tráfico, a los importes abonados en concepto de los servicios de *marketing* y al volumen de los servicios de *marketing*. Lo mismo ocurre con los contratos de servicios aeroportuarios, que son idénticos, a excepción de las obligaciones de tráfico. Por tanto, la Comisión considera que estos cuatro contratos constituyen una transacción única y, por consiguiente, deben evaluarse de forma conjunta.

([123]) Respuesta de Francia de 13 de abril de 2012, apartado 247.

([124]) Traducción libre del inglés «this agreement is made the 1st of January 2004».

(469) La Comisión señala, además, que uno de los indicios clave es el hecho de que los cuatro contratos se firmaron al mismo tiempo (con menos de un [1] mes de diferencia), mientras que el contrato siguiente (contrato E) se firmó más de un (1) año después. Asimismo, la Comisión observa que los dos contratos de servicios aeroportuarios y los dos contratos de servicios de *marketing* se firmaron el mismo día (1 de abril y 1 de mayo de 2006, respectivamente). Por último, la Comisión subraya que, en cualquier caso, la evaluación independiente de los contratos 2 y C, así como de los contratos 3 y D, no tendría repercusión alguna en la conclusión sobre la ventaja conferida (véase el cuadro 18).

— *Contrato E*

(470) El servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato E, relativo a los servicios de *marketing* ofrecidos en la versión irlandesa del sitio web de Ryanair, el 1 de junio de 2007. Esta modificación del contrato D se firmó, por tanto, más de un (1) año después de este último y, a diferencia de los demás contratos de servicios de *marketing* analizados anteriormente, no es concomitante con la firma de ningún contrato de servicios aeroportuarios. Además, el siguiente contrato suscrito entre el servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair/AMS es el contrato F, que se firmó casi cuatro (4) meses después de la firma del contrato E y que no hace referencia a la versión irlandesa del sitio web de Ryanair. Por otra parte, los contratos E y F hace referencia a dos rutas distintas (Dublín y Londres [Stansted], respectivamente). Por consiguiente, la Comisión considera que el contrato E debe evaluarse de forma aislada.

— *Contrato F*

(471) El servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato F, relativo a los servicios de *marketing* ofrecidos en la versión inglesa del sitio web de Ryanair, el 21 de septiembre de 2007. Esta modificación del contrato C se firmó pues más de un (1) año después de este último y, al igual que el contrato E, no es concomitante con la firma de ningún contrato de servicios aeroportuarios. Además, el siguiente contrato suscrito entre el servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair/AMS es el contrato G, que se firmó casi dos (2) años después de la firma del contrato F. De modo que la Comisión considera que este último debe evaluarse de forma aislada.

— *Grupo de contratos G-H-I-J*

(472) La Comisión señala que el servicio aeroportuario de la CCI celebró, en fecha de 17 de septiembre de 2009, cuatro contratos de servicios de *marketing* relativos a las rutas explotadas por Ryanair desde La Rochelle a Londres (Stansted) (contrato G), Bruselas (Charleroi) (contratos H y J) y Dublín (contrato I). Además, estos cuatro contratos hacen referencia al mismo período de explotación, a saber, del 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2011. Por otra parte, el contenido de los contratos de servicios de *marketing* G, H e I es idéntico, salvo en lo que respecta a las obligaciones de tráfico, al importe de los servicios de *marketing* y al volumen de los servicios de *marketing*. Por su parte, el contrato J es una modificación del contrato H, cuyo único objeto es introducir un aumento, por lo demás marginal, del importe de los servicios de *marketing* previstos en el contrato H firmado el mismo día. Por tanto, la Comisión considera que estos cuatro contratos constituyen una transacción única y, por consiguiente, deben evaluarse de forma conjunta.

(473) El contrato 5 de servicios aeroportuarios se firmó el 13 de enero de 2010 y abarca el período comprendido entre el 1 de mayo de 2009 y el 30 de abril de 2012. La Comisión señala que este contrato hace referencia a los aeropuertos de Londres (Stansted), Bruselas (Charleroi) y Dublín (con la posibilidad de que Ryanair explote una o varias rutas más a La Rochelle), al igual que el grupo de contratos G-H-I-J. Sin embargo, la Comisión observa que el período de aplicación del contrato 5 difiere del período de aplicación del grupo de contratos G-H-I-J y que la fecha de su firma es casi cinco (5) meses posterior a la de ese grupo. En esencia, la Comisión señala que el contrato 5 no impone ninguna obligación de tráfico a Ryanair y no incluye ningún servicio de *marketing* en beneficio de Ryanair/AMS. En realidad, se limita a transcribir *a posteriori*, en forma contractual, el importe unitario de las tasas aeroportuarias que Ryanair tuvo que pagar desde el 1 de mayo de 2009. Así pues, la Comisión considera que el contrato 5 no debe analizarse de forma conjunta con el grupo de contratos G-H-I-J.

— *Grupo de contratos 6-K*

(474) La Comisión señala que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió un contrato de servicios aeroportuarios (contrato 6) el 1 de febrero de 2010, es decir, menos de un (1) mes antes de la celebración del contrato de servicios de *marketing* K, con fecha de 25 de febrero de 2010. El contrato 6 hace referencia a los servicios aeroportuarios que deben prestarse a Ryanair para las rutas con destino a Londres (Stansted), Reino Unido; Dublín, Irlanda; Bruselas (Charleroi), Bélgica; y Oslo (Rygge), Noruega, durante el período comprendido entre el 28 de marzo de 2010 y el 31 de marzo de 2013 e incluye obligaciones de tráfico para Ryanair. Por su parte, el contrato K regula los servicios de *marketing* que deben prestarse en las versiones irlandesa, noruega, neerlandesa y británica de la página de inicio del sitio web de Ryanair durante el período comprendido entre el 31 de marzo de 2010 y el 30 de marzo de 2013. En vista de lo anterior, la Comisión considera que el contrato 6 y el contrato K deben evaluarse de forma conjunta.

(475) Por lo que respecta al contrato 5, a pesar de que se firmó a principios de 2010, al igual que el contrato K, la Comisión señala que abarca un período anterior al del contrato K. Además, el contrato 5 no hace referencia a ninguna ruta a Noruega, mientras que el contrato K regula los servicios de *marketing* que deben prestarse en la versión noruega de la página de inicio del sitio web de Ryanair. En cuanto al siguiente contrato suscrito entre el servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair/AMS (contrato L de servicios de *marketing*), se firma casi cuatro (4) meses después del contrato K y hace referencia al aeropuerto de Cork, que no está cubierto por el contrato 6 de servicios aeroportuarios. Por consiguiente, la Comisión considera que el contrato 5 y el contrato L no pueden incluirse en el grupo de contratos 6-K.

— *Contrato L*

(476) El servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato L, relativo a los servicios de *marketing* ofrecidos en la versión irlandesa del sitio web de Ryanair, el 23 de junio de 2010. Por tanto, esta modificación del contrato K se firmó casi cuatro (4) meses después de este último, y no es concomitante con la firma de ningún contrato de servicios aeroportuarios. Además, el siguiente contrato suscrito entre el servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair/AMS (contrato 7) se firmó casi siete (7) meses después del contrato L y no hace referencia a la versión irlandesa del sitio web de Ryanair. Por consiguiente, la Comisión considera que el contrato L debe evaluarse de forma aislada

— *Grupo de contratos 7-M y contrato N*

(477) La Comisión observa que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió un contrato de servicios aeroportuarios (contrato 7) el 28 de enero de 2011, es decir, solo dos (2) semanas antes de la celebración de los contratos de servicios de *marketing* M y N, con fecha de 11 de febrero de 2011. Estos tres contratos no abarcan, exactamente, el mismo período de explotación: el contrato 7, que no especifica una fecha de vencimiento, es una modificación del contrato 5, con vencimiento, en un principio, el 30 de abril de 2012, mientras que los contratos M y N prevén su vencimiento en la fecha del 30 de marzo de 2013. Además, el contrato 7 prevé un compromiso de tráfico de 17 000 pasajeros al año, mientras que los contratos M y N únicamente prevén servicios de *marketing*, sin compromiso de tráfico alguno.

(478) La Comisión señala que los contratos 7 y M tienen por objeto común la nueva ruta que Ryanair pretendía abrir desde el aeropuerto de La Rochelle a Oporto (Portugal). Habida cuenta de la concomitancia de las fechas de firma y del carácter idéntico de la ruta en cuestión, la Comisión considera que el hecho de que el contrato de servicios de *marketing* M sea más breve que el contrato de servicios aeroportuarios 7 no tiene repercusión alguna en la constatación general de que el servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair decidieron claramente organizar, al mismo tiempo, la gestión operativa, comercial y financiera de la nueva ruta a Oporto mediante estos dos contratos, al igual que para los demás destinos operados por Ryanair desde el aeropuerto de La Rochelle.

(479) Por lo que se refiere al contrato N, lo único que lo aproxima a los contratos 7 y M es la concomitancia de las fechas de firma, ya que el contrato N es una modificación del contrato K, que únicamente hace referencia a los servicios de *marketing* relacionados con la ruta con destino a Oslo (Rygge), en Noruega (firmado más de un [1] año después de este último). Además, tal y como se ha indicado anteriormente, el contrato N no incluye compromiso de tráfico alguno. Por tanto, el contrato N no guarda relación alguna con el contrato M ni con el contrato 7, de los que se puede disociar.

(480) Por último, la Comisión señala que el siguiente contrato de servicios de *marketing* suscrito entre ambas partes se celebró el 26 de octubre de 2012, es decir, mucho tiempo después de la firma de los contratos 7, M y N ([125]). Así pues, por las razones antes expuestas, la Comisión considera que los contratos 7 y M constituyen una única transacción y que, por tanto, deben evaluarse conjuntamente, mientras que el contrato N debe evaluarse de forma aislada.

— *Conclusión sobre la forma de evaluar conjuntamente los contratos celebrados por el servicio aeroportuario de la CCI con Ryanair/AMS*

(481) De las consideraciones anteriores se desprende que cada uno de los siguientes grupos de contratos debe tratarse como una única medida, en aras de evaluar su rentabilidad. Algunos de los contratos de servicios de *marketing* suscritos no fueron objeto de una única transacción con un contrato de servicios aeroportuarios. De modo que dichos contratos de servicios de *marketing* se analizarán teniendo en cuenta los ingresos generados por el contrato de servicios aeroportuarios en vigor.

([125]) En cualquier caso, fuera del período cubierto por la presente Decisión.

Cuadro 14

Lista de grupos de contratos celebrados entre la CCI y Ryanair/AMS

N.º	Contratos	Fecha de la firma	Período al que se refiere el contrato
1	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrato de servicios de *marketing* CCI- Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrato de servicios de *marketing* CCI-Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrato n.º 1 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Gran Bretaña)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Contrato n.º 2 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Contrato n.º 1 de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair (Gran Bretaña)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrato n.º 2 de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrato n.º 1 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Gran Bretaña)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrato n.º 2 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrato n.º 3 de servicios de *marketing* CCI- AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Modificación del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contrato de servicios aeroportuarios CCI- Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Modificación n.º 1 del contrato de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	25.02.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Modificación n.º 1 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Modificación n.º 2 del contrato de servicios aeroportuarios CCI-Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Modificación n.º 2 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Modificación n.º 3 del contrato de servicios de *marketing* CCI-AMS (Noruega)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Contrato celebrado con Jet2*

(482) Como ya se ha mencionado en los considerandos 117 a 120, la CCI celebró un contrato con Jet2 el 4 de julio de 2008. Este contrato incluye, en primer lugar, disposiciones relativas a los servicios aeroportuarios y prevé la concesión de importantes descuentos sobre las tasas aeroportuarias. Asimismo, el contrato en cuestión prevé el pago de una contribución de *marketing* relacionada con la explotación de la ruta La Rochelle-Leeds. Por tanto, este contrato debe considerarse como una medida única cuya rentabilidad, al igual que los contratos celebrados por la CCI con Ryanair/AMS, será evaluada por la Comisión en la sección 7.1.1.3.

2) Sobre la elección del método de análisis entre el análisis comparativo y el análisis de rentabilidad incremental

(483) Según las Directrices de 2014, en virtud del principio del operador en una economía de mercado, la existencia de una ayuda en favor de una compañía aérea que utilice un aeropuerto puede, en principio, excluirse en tanto que el precio facturado por los servicios aeroportuarios corresponde al precio de mercado («análisis comparativo») o, si puede demostrarse mediante un análisis *ex ante*, es decir, basado en la información disponible en el momento de la concesión de la medida y de la evolución previsible en aquel momento, que el acuerdo entre el aeropuerto y la compañía aérea supondrá para el aeropuerto una aportación incremental positiva a los ingresos ([126]) («análisis de rentabilidad incremental»).

(484) En primer lugar, cabe señalar que, en virtud de la jurisprudencia, la Comisión puede, sin incurrir en error alguno, analizar detalladamente cuál es el método de evaluación más adecuado a efectos de la aplicación del criterio del operador en una economía de mercado. En efecto, la jurisprudencia ha reconocido que la Comisión puede dar prioridad a un método, en detrimento del otro, si considera que ese primer método resulta más apropiado ([127]). En particular, la jurisprudencia ha reconocido que no existe jerarquía alguna entre ambos métodos ([128]).

(485) Por lo que se refiere al primer enfoque (análisis comparativo), la Comisión alberga serias dudas acerca de 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. Por tanto, considera que el análisis de rentabilidad incremental es el criterio más adecuado para valorar los contratos celebrados entre el aeropuerto y las compañías aéreas individuales ([129]).

(486) La Comisión considera oportuno recordar, a los fines de este análisis que, a raíz de la adopción de las Directrices de 2014, tanto Francia como las partes interesadas fueron invitadas a presentar sus observaciones sobre la aplicación al presente caso de las disposiciones de dichas Directrices.

(487) A este respecto, cabe señalar que, en general, la aplicación del principio del operador en una economía de mercado refiriéndose a un precio medio observado en otros mercados similares (análisis comparativo) 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 atractivo de su zona de influencia, 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 ([130]).

(488) Además, la liberalización del mercado del transporte aéreo complica cualquier análisis estrictamente comparativo. Tal y como demuestra el presente caso, las prácticas comerciales entre los aeropuertos y las compañías aéreas no se basan necesariamente en una tarifa públicos en relación con servicios individuales. De hecho, 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 de incentivo (por ejemplo, en forma de descuento en función del número de rutas o de pasajeros transportados), así como variaciones en el reparto de riesgos a lo largo de la duración de los contratos. En consecuencia, las transacciones no son fácilmente comparables entre sí sobre la base de un precio por rotación o por pasajero.

([126]) Directrices de 2014, apartado 53.
([127]) Sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartado 143.
([128]) Sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartado 145.
([129]) Directrices de 2014, apartados 59 y 61.
([130]) Véase la Decisión 2011/60/UE 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.

(489) Ryanair considera que la aplicación del principio del operador en una economía de mercado llevando a cabo un análisis comparativo puede realizarse tomando como punto de referencia algunos aeropuertos europeos. A este respecto, considera que algunos aeropuertos europeos pueden sustituir al aeropuerto de La Rochelle, debido a sus similitudes, y ha presentado el estudio realizado por la consultora Oxera, con fecha de 1 de junio de 2012 ([131]), que compara las tasas aeroportuarias pagadas por Ryanair en el aeropuerto de La Rochelle y las tasas aeroportuarias pagadas en esos aeropuertos considerados comparables, y concluye que las tasas abonadas en La Rochelle no son sustancialmente inferiores. Ryanair también presentó una adenda al estudio de 1 de junio de 2012 ([132]), para tener en cuenta los pagos recibidos por Ryanair/AMS en virtud de los contratos de servicios de *marketing*.

(490) Sin embargo, en el caso que nos ocupa, no se puede utilizar el método comparativo. En efecto, tal y 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 soporte jurídico). Estas operaciones incluyen varios «precios», a saber, las distintas tasas aeroportuarias, el precio de los servicios de asistencia en tierra y el de los servicios 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 transacciones genera, por tanto, un complejo conjunto de flujos financieros entre el organismo de gestión 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*.

(491) El análisis realizado por Oxera, y presentado por Ryanair, el 10 de abril de 2015 (adenda al estudio de 1 de junio de 2012) ilustra las principales dificultades para establecer una comparación significativa de las tasas aeroportuarias y las medidas de ayuda a las actividades de *marketing* de Ryanair en diferentes aeropuertos.

(492) En primer lugar, el propio estudio llevado a cabo por Oxera afirma que «no es posible identificar aeropuertos de comparación utilizados por Ryanair, que sean comparables en todas sus características y susceptibles de comportarse como un operador en una economía de mercado. Por tanto, el enfoque adoptado en este caso consistió en identificar una serie de aeropuertos de comparación, similares al aeropuerto de La Rochelle, sobre la base de varias características». » ([133]). En el caso que nos ocupa, la Comisión señala que, si bien los criterios de selección de los cinco aeropuertos que se tuvieron en cuenta ([134]) incluyen siempre uno de los siete criterios enumerados en el apartado 60 de las Directrices de 2014, la realidad es que los citados aeropuertos son similares al aeropuerto de La Rochelle únicamente en lo que respecta a uno o dos de los siete criterios. Además, solo los aeropuertos de Grenoble (GNB) y Maastricht (MST) presentan un criterio de comparación específico para la explotación del aeropuerto de La Rochelle, a saber, el número de pasajeros y el volumen de las actividades de Ryanair en dichos aeropuertos. Los demás aeropuertos que se tuvieron en cuenta se seleccionaron sobre la base de una serie de criterios (como el régimen de propiedad, la existencia de financiación pública o el nivel de PIB de la región, o la cuota de las compañías aéreas de bajo coste) que, habida cuenta de su relación demasiado remota con la medición de los costes e ingresos de cada aeropuerto, son insuficientes, por sí solos, para servir de base al nivel de las tasas aeroportuarias y de los servicios de *marketing* adoptados a efectos del ejercicio del análisis comparativo. Por consiguiente, la Comisión duda del carácter representativo de la muestra de aeropuertos de comparación seleccionados.

— En segundo lugar, las cifras presentadas por Oxera muestran que las tasas netas pagadas por Ryanair en los distintos aeropuertos elegidos a efectos de la comparación son muy diferentes. En su estudio, Oxera calculó el nivel de las tasas aeroportuarias pagadas por Ryanair en estos cinco aeropuertos, netas de cualquier contribución de *marketing* pagada a AMS y Ryanair (lo que significa que el estudio compara las tasas aeroportuarias pagadas por Ryanair después de deducir los ingresos de *marketing* de Ryanair). Sin embargo, estas cifras ponen de manifiesto una volatilidad manifiesta entre los aeropuertos elegidos a efectos de comparación.

— Media de las tasas netas por rotación. La media de las tasas netas por rotación pagadas por Ryanair en La Rochelle representa el [100; 150] % de las tasas netas pagadas por Ryanair en los cinco aeropuertos elegidos a efectos de comparación. La dispersión de los valores demuestra que no existe un grupo homogéneo de aeropuertos comparables. Así pues, en función de los años objeto de evaluación, la media de las tasas netas pagadas por Ryanair en La Rochelle varía entre el [-50; 0] % y el [150; 200] % de la media de las tasas netas

([131]) Estudio de 8 de octubre de 2012 realizado por Oxera, «Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport».

([132]) Adenda de 10 de abril de 2015 al estudio de 1 de junio de 2012, realizado por la consultora Oxera, «Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport».

([133]) Traducción libre del texto original inglés: «it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [aeropuerto de La Rochelle] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [aeropuerto de La Rochelle] on the basis of a variety of characteristics». Análisis Oxera de 10 de abril de 2015, p. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) y Maastricht (MST).

pagadas por Ryanair en los aeropuertos seleccionados por Oxera. Esta dispersión pone de manifiesto que la muestra seleccionada no permite definir una muestra homogénea y representativa. Del mismo modo, para un aeropuerto determinado, el importe de las tasas netas pagadas por Ryanair es muy variable y puede multiplicarse por tres en un mismo año, lo que vuelve a poner de manifiesto que no resulta posible ni pertinente establecer una comparación de las tasas aeroportuarias netas.

— Media de las tasas netas por pasajero. Al igual que en el caso de las tasas netas por rotación, la dispersión de los valores es un claro indicativo de que la muestra de aeropuertos seleccionada por Oxera no permite llevar a cabo una comparación estable ni razonable. En función de los años analizados, la media de las tasas netas pagadas por Ryanair en La Rochelle varía entre el [-50; 0] % y el [150; 200] % de las medias de las tasas netas abonadas por Ryanair en los aeropuertos seleccionados por Oxera y las tasas netas por pasajero pagadas por Ryanair en un aeropuerto determinado puede multiplicarse hasta por tres, en función del año considerado.

(493) Por último, resulta especialmente revelador que ni Ryanair ni Oxera se aventuraran a determinar un precio de mercado correspondiente, para una muestra de aeropuertos comparables al aeropuerto de La Rochelle, al precio neto de las tasas aeroportuarias (tasas aeroportuarias menos servicios de apoyo al *marketing*). Si tal comparación permitiera determinar un precio de mercado, la experiencia de Ryanair en numerosos aeropuertos europeos habría permitido establecerlo, sin lugar a dudas.

(494) Por último, aun suponiendo que pudiera demostrarse, basándose en un análisis comparativo válido, que los «precios» de referencia en las distintas transacciones 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 organismo de gestión del aeropuerto podía esperar que produjeran gastos incrementales superiores a los ingresos incrementales. En efecto, un operador en una economía de mercado no tiene ningún interés en ofrecer bienes o servicios al «precio de mercado» cuando eso provoca una pérdida incremental ([135]).

(495) A la vista de todo lo anterior, la Comisión considera que el enfoque preconizado en general en las Directrices de 2014 para la aplicación del principio del operador en una economía de mercado a las relaciones entre aeropuertos y compañías aéreas, a saber, el análisis de rentabilidad incremental, debe aplicarse al presente caso. Este enfoque se justifica por el hecho de que un organismo de gestión de un 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 ([136]), con independencia de cualquier comparación con las condiciones propuestas a otras compañías aéreas o con las condiciones propuestas por otros organismos de gestión de aeropuertos.

3) Sobre el tipo de beneficios potenciales que habría tenido en cuenta un operador en una economía de mercado a la hora de suscribir contratos de servicios de *marketing* con las compañías aéreas

(496) De todo lo anterior se desprende que, para aplicar el principio del operador en una economía de mercado, el comportamiento de la CCI debe analizarse en relación con el comportamiento de un hipotético operador en una economía de mercado encargado de la explotación del aeropuerto de La Rochelle. Los contratos de servicios de *marketing* en cuestión han de analizarse junto con los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes cuando sean objeto de una única transacción (véanse los criterios de análisis del considerando 464) ([137]). Además, tal y como se recoge en el considerando 481, a pesar de que determinados contratos de servicios de *marketing* no hayan sido objeto de una transacción única con un contrato de servicios aeroportuarios, se analizarán teniendo en cuenta los ingresos generados por el contrato de servicios aeroportuarios en vigor, con el fin de medir la rentabilidad del contrato de servicios de *marketing* en cuestión.

(497) Al analizar cada una de las transacciones recogidas en el cuadro 14, conviene estimar los beneficios que dicho hipotético operador en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad, podía haber esperado de los servicios de *marketing*. A este respecto, las repercusiones generales de dichos servicios en el turismo y en la actividad económica de la región no deben, como tales, ser tenidas en cuenta. Solo cuentan los efectos de esos servicios en la rentabilidad del aeropuerto, puesto que son los únicos que el hipotético operador en una economía de mercado habría tenido en cuenta ([138]).

([135]) Sentencia Ryanair DAC/Comisión, T-165/15, citada en la nota 53, apartados 176 a 178.

([136]) Es decir, si la rentabilidad incremental esperada de esta transacción es positiva.

([137]) Un determinado contrato de servicios de *marketing* ha de analizarse conjuntamente con el contrato de servicios aeroportuarios correspondiente, como una transacción única. De modo que existen tantas transacciones distintas como «pares» de contratos de servicios de *marketing* y de servicios aeroportuarios.

([138]) Comunicación de la Comisión relativa a la noción de «ayuda estatal», citada en la nota 71, considerando 77.

(498) A pesar de que no se ha demostrado la repercusión de los servicios de *marketing*, no puede excluirse que puedan ejercer un estímulo al margen de la utilización de las rutas aéreas contempladas por los contratos de servicios de *marketing* y los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios, ya que están concebidas para promover dichas rutas. No obstante, Ryanair ha indicado que la presencia de un contrato de servicios de *marketing* no tenía repercusión alguna en el factor de carga de plazas de sus aviones (o, si la tenía, era marginal), ya que las acciones de «*yield management*» (ajuste de los precios en función de la demanda o gestión por rendimiento) se ajustaban en aras de satisfacer los objetivos de factor de carga de plazas ([139]). De modo que Ryanair no confirma la repercusión de los contratos de servicios de *marketing* en el crecimiento del número de pasajeros. Así pues, parece que el principal impacto de los contratos de servicios de *marketing* es incitar a Ryanair a operar vuelos en el aeropuerto de La Rochelle.

(499) Es preciso determinar si un hipotético operador en una economía de mercado que gestionara el aeropuerto de La Rochelle en lugar de la CCI podía esperar y cuantificar razonablemente beneficios diferentes de los resultantes de la repercusión positiva en la apertura, mantenimiento o utilización de las rutas aéreas incluidas en el contrato de servicios de *marketing* durante el período de explotación de las mismas, tal y como estipulan el contrato de servicios de *marketing* o el de servicios aeroportuarios.

(500) Ryanair, en su estudio de 17 de enero de 2014, apoya esta hipótesis. El citado estudio se basa en el supuesto de que los servicios de *marketing* adquiridos por un organismo de gestión de un aeropuerto, como la CCI, 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 dichos contratos. En particular, el estudio pone de manifiesto que, según Ryanair, los servicios 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*.

(501) 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* objeto del procedimiento de investigación formal, la CCI 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 CCI han propuesto ningún método que permitiera estimar el posible valor que un hipotético operador en una economía de mercado, encargado de la gestión del aeropuerto de La Rochelle en lugar de la CCI 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. Por último, los servicios de *marketing* adquiridos a Ryanair/AMS se dirigían principalmente a las personas susceptibles de utilizar las rutas aéreas cubiertas por los contratos de servicios de *marketing*.

(502) Esta conclusión, establecida para los contratos celebrados con Ryanair/AMS, se aplica también, por las mismas razones, al contrato de servicios aeroportuarios y de servicios de *marketing* suscrito con Jet2.

(503) Por otra parte, el carácter duradero de estos efectos también parece muy incierto. Es posible que publicitar La Rochelle y la región en el sitio web de Ryanair pueda haber animado a ciertas personas a visitar la página en cuestión para adquirir billetes de vuelo a La Rochelle a través de Ryanair en el momento en que se publicó el anuncio o algo después. En cambio, resulta harto improbable que el recuerdo de dicha publicidad, vista durante la consulta del sitio 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. 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 ese sitio.

(504) Francia y la CCI no aportaron ninguna prueba que permitiera refutar esta observación durante el procedimiento de investigación formal. Además, la citada observación se ve significativamente reforzada por dos elementos.

([139]) Comunicaciones de 15 de diciembre de 2009, 13 de junio de 2014 y 29 de marzo de 2019, en particular.

(505) En primer lugar, algunas de las operaciones de *marketing* previstas en los contratos celebrados con Ryanair/AMS se referían, sobre todo, a la página de inicio del sitio web de Ryanair. Dichos servicios se limitaban a la presencia de un simple enlace a un sitio web indicado por la CCI durante períodos de tiempo, a menudo limitados, o incluso muy cortos:

— los contratos A y B no contemplan período de visualización alguno para los enlaces;

— el contrato C establece un período de visualización del enlace patrocinado de cincuenta y seis (56) días al año, durante tres (3) años;

— el contrato D establece un período de visualización del enlace patrocinado de doscientos doce (212) días al año, durante tres (3) años, mientras que en el contrato E, que modifica al contrato D, se reduce el citado período de visualización a cuarenta y cinco (45) días, para el año 2007;

— el contrato G establece un período de visualización del enlace patrocinado de veintidós (22) días al año, durante tres (3) años, en la versión inglesa del sitio web de Ryanair;

— el contrato H establece un período de visualización del enlace patrocinado de noventa y cinco (95) días al año, durante el primer año, y de ciento sesenta (160) días durante el segundo y tercer año, en las versiones belga y neerlandesa del sitio web de Ryanair;

— el contrato I establece un período de visualización del enlace patrocinado de doscientos (200) días al año, durante tres (3) años, en la versión irlandesa del sitio web de Ryanair;

— el contrato J establece un período de visualización del enlace patrocinado de diez (10) días al año, durante tres (3) años, en la versión belga del sitio web de Ryanair;

— el contrato K establece un período de visualización del enlace patrocinado de noventa (90) días al año y de cincuenta (50) días al año, durante tres (3) años, en las versiones irlandesa, noruega y neerlandesa del sitio web de Ryanair y en la versión inglesa del sitio web de Ryanair, respectivamente;

— el contrato L establece un período de visualización del enlace patrocinado de setenta (70) días al año en la versión irlandesa del sitio web de Ryanair;

— el contrato M establece un período de visualización del enlace patrocinado de trescientos sesenta y cinco (365) días, durante dos (2) años, en la versión portuguesa del sitio web de Ryanair;

— el contrato N establece un período de visualización del enlace patrocinado de seis (6) semanas, es decir, alrededor de cuarenta y dos (42) días, durante el primer año y de cuatro (4) semanas, es decir, veinticuatro (24) días, durante el segundo y tercer año, en la versión noruega del sitio web de Ryanair.

(506) Tanto la naturaleza de estas operaciones de promoción (la presencia de un simple enlace con un valor promocional limitado) como su brevedad y frecuencia errática de exhibición durante el período considerado (la única ruta que fue objeto de una promoción continuada durante dos años es la de Oporto) 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 otras palabras, resulta muy improbable que estas operaciones de promoción hayan podido provocar, en la mente de las personas expuestas a ellas, un recuerdo duradero de esa publicidad y un interés prolongado por La Rochelle y su región.

(507) En segundo lugar, las demás operaciones de *marketing* previstas en los contratos celebrados con Ryanair/AMS se referían únicamente a las páginas del sitio web de Ryanair relativas al destino de La Rochelle. Este último tipo de actividad promocional solo va dirigido, por norma general, a un público necesariamente limitado y que no está muy expuesto a la publicidad. Por otra parte, la página relativa al destino de La Rochelle del sitio web de Ryanair es mucho menos susceptible de recibir visitas que la página de inicio de dicho sitio, ya que está dedicada a un destino específico de Ryanair, y no al conjunto de sus actividades. Así pues, dada la escasa probabilidad de que la página de destino La Rochelle del sitio web de Ryanair recibiera visitas frecuentes, resulta también poco probable que las actividades promocionales en dicha página dejen un recuerdo duradero en quienes accedan a ella de los atractivos de La Rochelle y su región. Además, la consulta de la página relativa a la Rochelle en el sitio web de Ryanair está motivada, muy probablemente, la mayoría de las veces, por un interés potencial en dicho destino o por los servicios de Ryanair hacia este destino. De modo que es poco probable que la publicidad colocada en esta página despierte un interés renovado por este destino en personas que no lo conozcan o no tengan ningún interés en él.

(508) A este respecto, resulta especialmente revelador constatar que los contratos de servicios de marketing presentados por Ryanair y suscritos entre empresas privadas no aeroportuarias (alquiler de coches, actividades turísticas locales) y AMS obtienen su valor de *marketing* de la posibilidad de vender productos o servicios turísticos a los pasajeros que van a viajar con Ryanair. Se considera que los viajeros potenciales pueden viajar a un aeropuerto de destino concreto, tras su consulta del sitio web de Ryanair (compra de billetes, consulta de vuelos disponibles, etc.) y, por ello, son el objetivo de mensajes publicitarios para incitarles a adquirir un producto o servicio en el aeropuerto de destino. El valor de los servicios de *marketing* de Ryanair reside, por tanto, en la capacidad de dirigirse a los clientes de Ryanair que ya han elegido su aeropuerto de destino, o cuyas consultas al sitio web de Ryanair indican que es probable que elijan un aeropuerto de destino concreto, con el fin de incitarles a adquirir un servicio turístico en el destino final. A

este respecto, la Comisión no descarta que el *marketing* ofrecido por AMS en el sitio web de Ryanair tenga valor para algunas terceras empresas interesadas en vender bienes o servicios a los clientes de Ryanair, como una empresa de alquiler de coches o una empresa regional de senderismo. Sin embargo, esta no es la situación en la que se encuentra el organismo de gestión de un aeropuerto que desea estimular, de forma duradera, el número de pasajeros que utilizan dicho aeropuerto. Tal y como se explica en el considerando 501, es muy probable que las personas que consultan la página relativa a La Rochelle en el sitio web de Ryanair ya tengan un interés potencial por dicho destino o por los servicios de Ryanair hacia dicho destino. Así pues, en opinión de la CCI, la contribución de las operaciones de *marketing* realizadas en las páginas del sitio web de Ryanair relativas al destino de La Rochelle es sumamente escasa, o incluso nula, en términos de atracción de pasajeros.

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

(510) 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.

(511) Así, por ejemplo, según el estudio de 17 de enero de 2014, «[...] futuros beneficios incrementales más allá del vencimiento previsto del contrato de servicios aeroportuarios son, por su propia naturaleza, inciertos ([140])». 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 tesorería y otro basado en la capitalización.

(512) El enfoque basado en los flujos de tesorería 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 organismo de gestión del aeropuerto mediante los servicios de marketing y el contrato de servicios aeroportuarios, previa deducción de los gastos correspondientes. El método basado en la capitalización consiste en considerar que la mejora de la imagen de marca del aeropuerto debida a los servicios de *marketing* como un activo inmaterial, adquirido al precio previsto en el contrato de servicios de *marketing*.

(513) El estudio señala, sin embargo, la magnitud de los problemas derivados del enfoque basado en la capitalización, lo que demuestra la poca fiabilidad de los resultados que puede producir tal método, y aboga por el método basado en los flujos de tesorería. El estudio indica, en particular: «El enfoque basado en la "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 activo inmaterial del aeropuerto), por oposición a los que generan ingresos actuales para el aeropuerto ([141])». También subraya que «para aplicar el enfoque basado en la "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 ([142])».

(514) El estudio de Ryanair de 31 de enero de 2014, por su parte, propone una aplicación práctica del enfoque basado en los flujos de tesorería. 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* adoptan 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

([140]) Traducción libre del texto original inglés: « […] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain».

([141]) Traducción libre del texto original inglés: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport».

([142]) Traducción libre del texto original inglés: «In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data».

servicios de *marketing* en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios. En efecto, este método consiste en partir del beneficio incremental esperado durante el primer año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios y 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. 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» ([143]), sin más precisiones al respecto. Además, este método toma en consideración un tipo de descuento que refleja el coste del capital.

(515) Por lo que se refiere al factor de probabilidad, el estudio propone un tipo del 30 %, que considera prudente. Sin embargo, el estudio, de carácter muy teórico, no da ninguna justificación seria sobre este punto, ni cuantitativa ni cualitativa. No se basa en ningún elemento fáctico específico de la actividad de Ryanair, ni de los mercados de transporte aéreo, ni de los de los servicios aeroportuarios para justificar este tipo del 30 %. No establece ninguna relación entre este tipo y los factores que menciona muy brevemente (notoriedad, marca potente, 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 los servicios de *marketing* previstos en los distintos contratos con AMS para analizar en qué grado estos servicios podrían influir en los factores mencionados anteriormente.

(516) 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 organismo de gestión 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.

(517) 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.

(518) Por tanto, el estudio de 31 de enero de 2014 pone de manifiesto que el método basado en los «flujos de tesorería» solo podría dar resultados muy inciertos y muy poco fiables, igual que el método de «capitalización».

(519) 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* sea efectivamente utilizado por organismos de gestión de aeropuertos regionales comparables al de La Rochelle. 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.

(520) Por añadidura, tal y como se indicó anteriormente, los servicios de marketing van claramente dirigidos a las personas que tienen probabilidad de utilizar las rutas mencionadas en los contratos de servicios de *marketing*. Si esas rutas no se prorrogan al vencer el contrato de servicios aeroportuarios, resulta poco probable que los servicios 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 explotarla en el contrato de servicios aeroportuarios es muy difícil de evaluar para un organismo de gestión de un aeropuerto. Las compañías aéreas de bajo coste, en particular, han demostrado que gestionaban las aperturas y cierres de rutas de forma muy dinámica. Un informe de Oxera elaborado para ACI Europe señala que, en 2011, cerraron entre el 15 y el 20 % de las rutas operadas en aeropuertos europeos con menos de 5 millones de pasajeros, con carácter anual ([144]). 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.

([143]) Traducción libre del texto original inglés: « […] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger».

([144]) Estudio de 15.9.2017 llevado a cabo por la consultora Oxera, «The continuing development of airport competition in Europe», gráfico 4.8, p. 41. https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.pdf

(521) 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 representa el crecimiento global del mercado europeo del transporte aéreo y refleja el crecimiento del tráfico previsto. El segundo es un factor del 30 %, que representa esquemáticamente la probabilidad de que la ejecución de los contratos que ya habían expirado favorezca la celebración de contratos similares en el futuro, que puedan generar flujos financieros similares. De este modo, si el futuro beneficio incremental previsto en el último año de aplicación del contrato de servicios aeroportuarios es negativo, el valor terminal también será negativo (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.

(522) El estudio de Ryanair de 31 de enero de 2014 se plantea muy brevemente este supuesto, limitándose a indicar en una nota a pie de página, sin comentarios ni justificaciones: «[…] no puede calcularse ningún valor terminal si los beneficios incrementales netos de los pagos AMS son negativos durante el último año del período en cuestión ([145])». Ahora bien, tal y como se demostrará a continuación, en los considerandos 580 a 642, 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 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.

(523) Por último, en un tercer estudio, de 26 de septiembre de 2014, Ryanair reitera su afirmación de que los contratos de servicios aeroportuarios y los contratos de servicios de *marketing* generan ingresos incrementales durante su vigencia y un valor final tras su vencimiento. Así pues, según Ryanair, la firma de un primer contrato con Ryanair aumenta la posibilidad de que se suscriba un nuevo contrato a su vencimiento, ya sea con Ryanair o con otras compañías aéreas. Además, el valor final de los contratos de servicios de *marketing* consiste en lograr un incremento del tráfico hacia el aeropuerto tras su vencimiento, gracias al aumento de su notoriedad. A pesar de que Ryanair propone un método para comprobar empíricamente sus hipótesis, no puede aplicarlo, puesto que no dispone de los datos necesarios. Por último, el informe no tiene en cuenta las posibles externalidades de red en su análisis.

(524) En conclusión, de lo anterior se desprende que los únicos beneficios que un operador prudente en una economía de mercado esperaría de un contrato de servicios de *marketing* y tendría en cuenta de forma cuantificada a la hora de evaluar el interés de celebrar dicho contrato, asociado a un contrato de servicios aeroportuarios, serían de dos tipos: i) por una parte, la perspectiva de que las compañías aéreas operen vuelos en el aeropuerto de La Rochelle, de conformidad con los contratos de servicios aeroportuarios que estas se han visto animadas a suscribir gracias a los contratos de servicios de *marketing*, y ii) por otra parte, un posible efecto positivo marginal de los servicios de *marketing* sobre el número de pasajeros que utilizan las rutas contempladas en los contratos en cuestión (estímulo al margen de la utilización de las rutas aéreas contempladas en los contratos de servicios de *marketing* y los contratos de servicios aeroportuarios correspondientes). Los otros posibles beneficios son demasiado inciertos para tenerse en cuenta de manera cuantificada y, de hecho, nada parece indicar que la CCI los tuviera en cuenta.

4) Sobre el horizonte temporal que habría elegido un operador en una economía de mercado a efectos de evaluar los beneficios de suscribir un contrato de servicios aeroportuarios o un contrato de servicios de *marketing*

(525) A la hora de evaluar el interés de celebrar un contrato de servicios aeroportuarios o un contrato de servicios de *marketing*, un operador 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.

([145]) 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».

(526) 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 la medida en que, tal y como se explica en el considerando 520, las compañías de bajo coste, como Ryanair y Jet2, desarrollan sus actividades de manera muy dinámica en materia de apertura y cierre de rutas, o bien de aumentos y reducciones de frecuencias.

(527) Además, 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. En este caso, la que se tomó como punto de partida fue la fecha efectiva de comienzo, y no la fecha de firma, en los casos en los que la fecha de firma era anterior a la fecha efectiva de comienzo ([146]).

(528) En las situaciones en las que Ryanair no operó determinadas rutas durante la totalidad del período contractual previsto, el análisis del operador en una economía de mercado se basa en la duración prevista del contrato, ya que no se podía contemplar ni prever la rescisión anticipada de los contratos en el momento de su suscripción. No obstante, un operador aeroportuario habría basado sus perspectivas de tráfico en los compromisos contraídos por Ryanair en el momento de la firma del contrato y que obligaban a esta última.

(529) En su Decisión, la Comisión examinará los contratos celebrados con cada una de las compañías aéreas en lo que respecta al tráfico, los ingresos y los costes incrementales, a la luz de las hipótesis consideradas, antes de presentar sucesivamente el resultado del análisis de dichos contratos.

5) Conclusiones sobre las modalidades de aplicación del principio del operador en una economía de mercado

(530) De todo lo anterior se desprende que, para aplicar el principio del operador en una economía de mercado a las medidas en cuestión, la Comisión debe, para cada contrato de servicios de *marketing*, analizar conjuntamente ese contrato y el de servicios aeroportuarios correspondiente [tanto si este último forma parte del grupo de contratos recogidos en el cuadro 14, como si dicho contrato solo es aplicable en el momento de la suscripción del contrato de *marketing* ([147])], y debe, asimismo, determinar si un hipotético operador en una economía de mercado, movido por perspectivas de rentabilidad, que gestionara el aeropuerto de La Rochelle en lugar de la CCI, habría celebrado esos contratos. Para ello, es preciso evaluar la rentabilidad incremental de los contratos, tal como lo habría hecho el operador 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 los servicios de *marketing* en los índices de ocupación de las rutas contempladas en los contratos;

— los ingresos incrementales futuros esperados de la aplicación de 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 costes 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 los servicios de *marketing*.

(531) De esos cálculos deben resultar 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 organismo de gestión del aeropuerto. Un valor actualizado neto («VAN») 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.

(532) Cabe señalar que, en el marco de esta evaluación, son irrelevantes las alegaciones de la CCI y de Ryanair, según las cuales, el precio de los servicios de *marketing* adquiridos por la CCI es equivalente o inferior a lo que se puede considerar un «precio de mercado» para tales servicios. En efecto, un hipotético operador en una economía de mercado movido por perspectivas de rentabilidad no estaría dispuesto a adquirir este tipo de servicios, incluso a un precio inferior o igual al «precio de mercado», si previera que, a, pesar del efecto positivo de esos servicios 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 los servicios en cuestión.

([146]) Véase el cuadro 9.
([147]) Véase el considerando 496.

b) Consideraciones metodológicas relativas a la reconstrucción de los planes de negocio

(533) Durante el procedimiento, la Comisión invitó a Francia a facilitar las estimaciones de rentabilidad, costes e ingresos incrementales asociados a los diferentes contratos celebrados entre la CCI y Ryanair/AMS, que podrían haber sido realizadas antes de la celebración de estos contratos. En respuesta a esta invitación, Francia indicó que el aeropuerto de La Rochelle no había llevado a cabo ningún análisis antes de suscribir los contratos de *marketing* y, en consecuencia, facilitó una reconstrucción *a posteriori* de los planes de negocio correspondientes a cada uno de los contratos de servicios de *marketing* recogidos en el cuadro 9, así como una reconstrucción del plan de negocio del contrato celebrado con Jet2 (teniendo en cuenta, a efectos del análisis de los contratos firmados con estas dos compañías aéreas, los parámetros pertinentes de los correspondientes contratos de servicios aeroportuarios). Sin embargo, este análisis *a posteriori* tiene por objeto reproducir el análisis financiero que debería haberse llevado a cabo antes de firmar los contratos de servicios de *marketing*, y tiene en cuenta los datos de que disponía el aeropuerto antes de firmar los contratos.

1) Modelo utilizado para la reconstrucción de los planes de negocio

(534) Francia reconstruyó los planes de negocio, *a posteriori*, sobre la base de un «escenario central» que incluía las hipótesis que un operador en una economía de mercado habría utilizado razonablemente. Este análisis se basa en hipótesis de tráfico, en los factores de carga de plazas de los aviones, en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos por pasajero, en los costes de explotación por pasajero, en los gastos de *marketing* y en la duración de los contratos. En aras de calcular el valor actualizado neto de cada contrato, Francia reconstruyó un plan de negocio en el que figuran las siguientes partidas de ingresos y costes:

Cuadro 15

Modelo utilizado para la reconstrucción de los planes de negocio

Contrato [x]			
	Año N	Año N +1	Etc.
Número de rotaciones por año (a)	*Véase el contrato*		
Número de asientos de avión (b)	*Véase la sección 7.2.1.5(b)(2), a continuación*		
Número de plazas ofrecidas (c)	*c = a x b x 2*		
Ocupación media (d)	*Véase la sección 7.2.1.5(b)(2), a continuación*		
Número de pasajeros total de (llegada y salida) (e)	*e = c x d*		
Tasa de aterrizaje (f)	*f = a x tasa unitaria adoptada por la CCI o incluida en el contrato de servicios aeroportuarios*		
Tasa de estacionamiento (g)	*0 (véase la sección 7.2.1.5(b)(3), que consta a continuación*		
Tasa de balizamiento (h)	*0 (véase la sección 7.2.1.5(b)(3), que consta a continuación*		
Tasa por personas con discapacidad o movilidad reducida (i)	*i = e x tasa unitaria adoptada por la CCI o incluida en el contrato de servicios aeroportuarios / 2*		
Tasa por pasajero (j)	*j = e x tasa unitaria adoptada por la CCI o incluida en el contrato de servicios aeroportuarios / 2*		
Productos asistencia en tierra (k)	*0*		
Total ingresos aeronáuticos (l)	*l = f + g + h + i + j + k*		
Ingresos no aeronáuticos (m)	*m = e x margen incremental unitario (véase la sección 7.2.1.5(b)(3), que consta a continuación)*		

Contrato [x]			
	Año N	Año N +1	Etc.
Total ingresos (n)	***n = l + m***		
Costes incrementales (o)	*o = e x coste incremental unitario (véase la sección 7.2.1.5(b)(4), que consta a continuación)*		
Gastos de marketing (p)	*Véase el contrato de marketing*		
Total de gastos (q)	***q = o + p***		
Flujo de tesorería incremental (r)	***r = n - q***		
VAN	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Donde:* — *(v) es el año del contrato considerado, v = 0 corresponde al inicio del contrato,* — *(u) es la duración total (en años) del contrato* — r_v*es el flujo de tesorería incremental (r) para el año (v) del contrato* — *(t) es el tipo de descuento elegido* [1]		

[1] Francia aplicó un tipo de descuento del 6 % en todos los contratos. Este porcentaje corresponde al propuesto por Francia en asuntos similares sobre los que la Comisión ya ha tenido que pronunciarse (véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión sobre el aeropuerto de Pau, citada en la nota 12). Por otra parte, habida cuenta de que la reconstrucción de los planes de negocio llevada a cabo por la Comisión (en el escenario central) da lugar a flujos incrementales anuales negativos durante el período cubierto, el valor actualizado neto de los contratos es necesariamente negativo, sea cual sea el tipo de descuento utilizado.

(535) Si bien la Comisión considera que, en general, las hipótesis de Francia en lo que respecta a los ingresos por pasajero y a la duración de los contratos son razonables, existen una serie de hipótesis utilizadas por Francia que no se pueden considerar razonables ni realistas. Por una parte, Francia ha cometido errores metodológicos en todas las reconstrucciones (en particular, la subestimación de los costes incrementales vinculados a la explotación aeronáutica y la inclusión, como ingresos incrementales, de las contribuciones de las entidades locales en apoyo de los gastos generales de *marketing*). Por otra parte, tal y como se establecerá en la sección relativa al análisis individual de los contratos, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia, las reconstrucciones de determinados planes de negocio son objeto de otros problemas metodológicos específicos.

(536) Por tanto, la Comisión ha realizado su propio análisis, reconstruyendo, en un «escenario central», los gastos e ingresos incrementales de los diferentes contratos, como un operador en una economía de mercado los hubiera evaluado *ex ante*, con arreglo al principio del operador en una economía de mercado.

(537) La Comisión también ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del valor actualizado neto de estos contratos, modificando algunas de las hipótesis. Para ello, la Comisión aplicó deliberadamente hipótesis que, por definición, no son realistas, ya que están incluidas en el escenario central de la Comisión (escenario que ya adopta un enfoque favorable a la compañía aérea). Estas hipótesis se basan en la muy escasa probabilidad de que se produzcan o de los cambios importantes e inmediatos que implicarían en la gestión del aeropuerto (véanse los considerandos 575 a 578). El resultado del cálculo del valor actualizado neto resultante del cambio de estos parámetros (cuya ocurrencia concomitante es también estadísticamente más que improbable) constituye el «escenario imprudente» (véanse los considerandos 574 a 578) En cualquier caso, este escenario sería claramente poco realista a los ojos de un inversor prudente, que no podría sino descartarlo.

(538) Las diferencias de apreciación entre Francia y la Comisión (en particular, las hipótesis en materia de costes de explotación y de gastos de *marketing*) dan lugar a importantes diferencias en el resultado del cálculo del valor actualizado neto de los grupos de contratos. Las diferencias en las hipótesis de tráfico tienen un impacto significativo en algunos contratos, mientras que las hipótesis de carga de plazas de los aviones tienen un impacto limitado en el resultado del cálculo del valor actualizado neto de los contratos, sin llegar a modificar la conclusión de la Comisión de que el valor actualizado neto de los contratos puede ser negativo o positivo.

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

(539) El análisis efectuado por la Comisión se basa en el tráfico incremental (es decir, el número de pasajeros adicionales) que un operador en una economía de mercado que gestionase el aeropuerto de La Rochelle en lugar de la CCI habría podido estimar en el momento de la celebración de los contratos. En cuanto al grupo de contratos de 2006 (contratos de *marketing* C y D y contratos de servicios aeroportuarios 2 y 3), por ejemplo, se trata de determinar el número de pasajeros que el organismo de gestión del aeropuerto de La Rochelle habría podido esperar, en 2006, en caso de la ruta La Rochelle-Londres (Stansted), operada por Ryanair, durante el período de ejecución del contrato.

(540) 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. Algunos contratos prevén objetivos en términos de número de rotaciones, mientras que otros prevén objetivos en términos de número de pasajeros y otros no mencionan ningún objetivo.

(541) En el caso de los contratos retroactivos, es decir, firmados después de su fecha de aplicación (como el contrato A), solo se ha tenido en cuenta el tráfico generado después de la firma, ya que un contrato no puede generar tráfico antes de su firma.

(542) La mayoría de las previsiones de tráfico utilizadas por la Comisión son inferiores a las utilizadas por la CCI a la hora de reconstruir sus planes de negocio *ex post*, en particular para algunos contratos de *marketing* firmados sin objetivos de tráfico. En uno de los casos, las previsiones utilizadas por la Comisión son superiores a las utilizadas por el aeropuerto. Estas correcciones se detallarán para cada medida (contrato o grupo de contratos recogidos en el cuadro 14).

(543) En términos generales, la Comisión observa que los problemas de análisis que se establecen a continuación están relacionados con sobreestimaciones de tráfico. En primer lugar, la reconstrucción llevada a cabo por Francia supera el volumen de tráfico incluido en los contratos. Un operador prudente nunca haría semejante sobreestimación sin aportar explicación alguna (Francia no las facilitó para ninguno de los contratos).

(544) En segundo lugar, en el caso de determinados contratos retroactivos (es decir, cuya fecha de inicio es anterior a la fecha en que se firmaron) Francia fundamentó su reconstrucción en el tráfico ya realizado antes de la firma del contrato. Resulta especialmente dudoso que un operador prudente incurriera en gastos de servicios de *marketing* en relación con vuelos ya efectuados. Por el contrario, un operador prudente se basaría en el tráfico futuro generado por el contrato de servicios de *marketing*. Por último, el argumento de que un inversor prudente podría haber considerado la relación comercial más a largo plazo que la duración estricta del contrato no se basa en ningún estudio económico ni en ningún elemento probatorio, como se ha demostrado en los considerandos 525 a 529.

(545) Por su parte, la Comisión tuvo en cuenta la capacidad de los aviones utilizados por Ryanair, a saber, principalmente Boeing 737-800 (189 plazas) y, en menor medida, Boeing 737-300 (148 plazas) o BAe 146-300 (110 plazas).

(546) La Comisión utilizó un factor de carga de plazas de los aviones que varía cada año y corresponde a la media observada en los dos (2) años anteriores (con un factor medio del 80 % para 2003 y 2004, de acuerdo con la CCI). Esta hipótesis es la más creíble, dado que permite partir de la posición de un operador aeroportuario que utiliza la información directamente pertinente de que dispone a la hora de establecer su plan de negocio. Además, a partir de 2005, este método permite utilizar los factores de carga de plazas registrados durante los períodos en que los contratos de *marketing* estaban en vigor y reflejar así cualquier posible efecto beneficioso de los servicios de *marketing* sobre el número de vuelos. A este respecto, la Comisión señala que, entre 2003 y 2013, el factor de carga de plazas de los aviones de Ryanair que prestaban servicio en el aeropuerto de La Rochelle descendió del 81 % al 70 %, mientras que el aeropuerto de La Rochelle utilizó hipótesis mucho más optimistas (entre el 75 % y el 85 %) en aras de elaborar sus planes de negocio.

Cuadro 16

Factor de carga de plazas de los aviones

Año	Factor de carga de plazas de los aviones	Factor de carga medio de los dos años anteriores en la fecha T ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) En el caso de los años 2003 y 2004, los dos años anteriores no son pertinentes (no se registraron operaciones de Ryanair). Por tanto, se ha utilizado la hipótesis del 80 % (hipótesis central de Francia).

(547) 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.

1) Ingresos incrementales (contratos celebrados con Ryanair y AMS)

(548) 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 los hubiera previsto un operador en una economía de mercado.

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

— *Ingresos aeronáuticos*

(550) Los ingresos aeronáuticos son la suma del producto de las distintas tasas que debe pagar la compañía aérea al organismo de gestión del aeropuerto, a saber:

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

— la «tasa por pasajero», es decir, un importe por pasajero de salida;

— la tasa abonada por los servicios de asistencia en tierra, que es un importe por rotación fijado en los distintos contratos de servicios aeroportuarios:

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

— la «tasa de balizamiento», es decir, un importe que debe abonarse en función de la aplicación de la normativa de aviación civil en caso de movimientos nocturnos o en condiciones de escasa visibilidad;

— la tasa de asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida.

(551) La tasa de aterrizaje y la tasa por pasajero aplicadas por la CCI 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. Para estos distintos contratos de servicios aeroportuarios, la Comisión seleccionó como importes unitarios previstos de tasa de aterrizaje y tasa por pasajeros los cánones públicos vigentes en el momento de la celebración de los contratos, integrando una indización del 2 % anual en la medida en que era razonable prever que las tarifas reguladas aumentarían cada año a fin de seguir la inflación. El sistema de tasas aeroportuarias reguladas no contempla una indización automática, pero sí que el organismo de gestión pueda adaptar las tasas, a lo largo del tiempo, tras un proceso de concertación. En estas circunstancias, la Comisión considera que un operador en una economía de mercado habría emitido la hipótesis de que los cánones aumentarían cada año para seguir la inflación, eligiendo un tipo de inflación del 2 %, que corresponde al tipo establecido por el Banco Central Europeo («BCE») para la zona del euro ([148]).

(552) Las tasas en concepto de servicios de asistencia en tierra no son reguladas sino que se negocian de forma bilateral. En el aeropuerto de La Rochelle, los servicios de asistencia en tierra corren por cuenta de la empresa Atlantica. Por tanto, estos servicios no se tienen en cuenta en el plan de negocio del aeropuerto y solo se tienen en cuenta los alquileres pagados por Atlantica al aeropuerto de La Rochelle (en el capítulo de beneficios no aeronáuticos).

(553) Las tasas de estacionamiento corresponden a la utilización, por parte de las aeronaves, de infraestructuras y equipos de estacionamiento distintos de las instalaciones privadas. Las tarifas correspondientes a estas dependen de la duración del estacionamiento y de las características de cada aeronave. Sin embargo, los planes de negocio elaborados en aras de evaluar la rentabilidad de los contratos celebrados con Ryanair y Jet2 no prevén el pago de la tasa de estacionamiento, *a priori* porque la duración del estacionamiento es inferior a dos (2) horas, tiempo durante el cual las compañías aéreas no están obligadas a abonar dicha tasa.

(554) Por su parte, la tasa de balizamiento se encuentra recogida en la tarifa publicada por el aeropuerto para cada movimiento nocturno o en condiciones de escasa visibilidad que requiera el encendido de los sistemas de balizamiento. Sin embargo, los planes de negocio elaborados en aras de evaluar la rentabilidad de los contratos celebrados con Ryanair y Jet2 no incluyen tasa de balizamiento alguna, ya que los vuelos de ambas compañías se efectúan durante el día.

(555) Por último, se ha de tener en cuenta la tasa de asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida aplicable a cada pasajero de salida (0,5 EUR por pasajero, a partir de junio de 2008).

(556) Con el fin de calcular el producto de las tasas aeronáuticas que se acaban de mencionar y que un operador en una economía de mercado habría esperado de cada contrato, la Comisión utilizó el número de rotaciones previstas (para la tasa de aterrizaje) y el número de pasajeros correspondientes (para la tasa por pasajero y de asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida), fijadas para cada contrato, y las multiplicó por los importes unitarios de cada tasa.

— *Ingresos no aeronáuticos*

(557) El aeropuerto de La Rochelle evaluó los márgenes incrementales no aeronáuticos relacionados con el tráfico de pasajeros. Los citados márgenes cubren las actividades de los aparcamientos, restaurantes y demás comercios situados en el aeropuerto, así como los márgenes relacionados con la venta de combustible y los alquileres. Se trata de márgenes, no de ingresos, una vez deducidos los costes de los insumos. Por consiguiente, a la hora de reconstruir los planes de negocio, no debe deducirse ningún coste en aras de establecer el margen incremental del organismo de gestión del aeropuerto.

(558) En términos generales, la Comisión considera probable que un operador prudente en una economía de mercado hubiera determinado el margen no aeronáutico incremental en el momento de la suscripción de un nuevo contrato, sobre la base de los márgenes no aeronáuticos incrementales del año anterior, correspondientes a la mejor estimación conocida. Este es el caso del análisis realizado por el aeropuerto de La Rochelle. Sin embargo, en el caso particular del aeropuerto de La Rochelle, la Comisión tiene en cuenta las inversiones realizadas durante el período 2003-2013, que implican la construcción de aparcamientos, restaurantes y comercios. En efecto, tener en cuenta únicamente los márgenes observados en el pasado a la hora de evaluar la rentabilidad de un nuevo contrato

([148]) 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.

supondría no tener en cuenta, de forma prospectiva, los proyectos conocidos de desarrollo de actividades no aeronáuticas (por ejemplo, los relacionados con la puesta en marcha de nuevas inversiones), limitando así, de forma demasiado estricta, las perspectivas de crecimiento de los ingresos no aeronáuticos incrementales. De modo que la Comisión procedió a realizar la reconstrucción de los planes de negocio considerando que, en el momento de la firma de un nuevo contrato, el margen no aeronáutico por pasajero que había de tenerse en cuenta correspondía al margen no aeronáutico medio del año anterior, multiplicado por un coeficiente corrector «prospectivo» que refleja las perspectivas previstas de nuevas inversiones (como aparcamientos, zonas comerciales, etc.). El citado coeficiente corrector varía de un año a otro, en función de los proyectos previstos por el aeropuerto, y el margen no aeronáutico «prospectivo» corresponde a lo que el operador del aeropuerto puede esperar razonablemente durante varios años (y no solo el año siguiente):

Cuadro 17

Margen no aeronáutico medio

Año	Margen no aeronáutico año n-1 (EUR por pasajero)	Coeficiente corrector «prospectivo»	Margen no aeronáutico medio «prospectivo» utilizado por la Comisión
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) El aumento del coeficiente corrector utilizado para determinados años refleja la introducción de nuevos servicios no aeronáuticos durante el período en cuestión (aparcamiento en 2006, restaurante en 2008, comercios en 2009). A falta de una evaluación proporcionada por la CCI de los márgenes no aeronáuticos esperados en el momento de la firma de nuevos contratos, este enfoque constituye una forma de evaluar los márgenes previstos de las nuevas actividades no aeronáuticas. Los márgenes no aeronáuticos incrementales por pasajero utilizados por la Comisión son, de media, un [15-20] % superiores a los presentados por la CCI, por lo que las reconstrucciones realizadas por la Comisión maximizan la rentabilidad incremental de los grupos de contratos suscritos entre el aeropuerto y Ryanair. La Comisión señala que la corrección media anual de los márgenes es incluso superior a la sugerida por Oxera en su estudio de 4 de diciembre de 2015 ([149]), según el cual, la puesta en marcha de las actividades de Ryanair, en una muestra de veintinueve (29) aeropuertos, conlleva un aumento del orden del 12,0-13,7 % de los ingresos no aeronáuticos por pasajero de salida, en términos reales.

([149]) Estudio, de 4.12.2015, realizado por la consultora Oxera, «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenue».

(560) La Comisión considera, por otra parte, que un operador en una economía de mercado hubiera previsto una indización de este margen a lo largo del tiempo, para cada uno de los años cubiertos por un nuevo grupo de contratos, en aras de tener en cuenta la inflación. A tal efecto, la Comisión aplicó un índice del 2 % anual. ([150]).

(561) En cualquier caso, la Comisión optó por utilizar hipótesis de beneficios no aeronáuticos superiores a las utilizadas por el aeropuerto de La Rochelle, con el fin de tener en cuenta la evolución de las actividades de estacionamiento, restauración y comerciales durante el período 2003-2013.

1) Gastos incrementales (contratos celebrados con Ryanair y AMS)

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

— los gastos de compra de servicios 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.

(563) Por lo que se refiere a los costes de los contratos de servicios de *marketing*, la Comisión señala que Francia excluyó erróneamente de los costes de marketing las contribuciones concedidas por las entidades locales (departamento de Charente Marítimo y comunidad de municipios de La Rochelle) para sufragar los gastos generales de *marketing* del servicio aeroportuario de la CCI.

(564) Sin embargo, como se establece en los considerandos 294 a 302, Francia debería haber incluido todos los importes pagados a Ryanair por el servicio aeroportuario de la CCI, dado que las contribuciones de las distintas entidades locales constituyen una financiación de los gastos normales de explotación del aeropuerto. Así pues, era el servicio aeroportuario de la CCI el que disponía de los créditos presupuestarios destinados a financiar los servicios de *marketing* y corría con todo el riesgo de gestión asociado a los mismos.

(565) Por otra parte, conviene recordar que, en aras de determinar si los contratos celebrados por el aeropuerto de La Rochelle con Ryanair y Jet2 dieron lugar a la concesión de una ventaja en favor de estas últimas, el comportamiento del aeropuerto de La Rochelle debe compararse con el de un operador aeroportuario que opere en condiciones normales de economía de mercado. No obstante, un operador en una economía de mercado debe, por definición, financiar sus propias operaciones. El apartado 63 de las Directrices de 2014 establece que, para que un contrato con una compañía aérea se considere conforme con el principio del operador en una economía de mercado «[el aeropuerto] debe demostrar que [...] está en condiciones de hacer frente a la totalidad de los costes generados por el contrato [...]».

(566) Asimismo, las Directrices de 2014 establecen que «[p]ara valorar si un acuerdo concluido por un aeropuerto con una compañía aérea supera el principio del operador en una economía de mercado, deben tenerse en cuenta los ingresos procedentes de las actividades no aeronáuticas relacionadas con las actividades de la compañía aérea, junto con las tasas aeroportuarias, netas de cualquier descuento, apoyo a las actividades de *marketing* o sistemas de incentivos» ([151]) y precisan que «[l]a ayuda de las autoridades públicas, como, por ejemplo, los contratos de comercialización celebrados directamente entre las autoridades públicas y la compañía aérea, destinados a compensar una parte de los costes normales soportados por el aeropuerto en relación con el contrato celebrado entre el aeropuerto y la compañía aérea, también se tendrán en cuenta» ([152]).

([150]) Por el mismo motivo, la Comisión aplicó una indización del 2 % a las tasas aeroportuarias y a los costes de explotación incrementales.
([151]) Directrices de 2014, apartado 64.
([152]) Directrices de 2014, nota 62.

(567) Por último, si las contribuciones financieras públicas pudieran excluirse de los costes de *marketing* en los planes de negocio, esto implicaría que cualquier proyecto u transacción no rentable podría ajustarse al criterio del operador en una economía de mercado mediante la mera concesión de una subvención pública suficiente. El anterior planteamiento dejaría sin efecto al artículo 107 del TFUE y sería contrario al principio de que el análisis de la existencia de una ayuda estatal implica determinar si la empresa ha recibido «una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado» ([153]).

(568) Por las razones antes mencionadas, la Comisión considera que ninguna ayuda pública destinada a los gastos de *marketing* (aunque no sea específica de un contrato o grupo de contratos en concreto) puede deducirse de los costes de *marketing* en el análisis de rentabilidad en el que se basa la prueba del inversor en una economía de mercado. Por consiguiente, la Comisión tuvo en cuenta la totalidad de los importes previstos en los distintos contratos de servicios de *marketing* en la reconstrucción de los planes de negocio relacionados con la suscripción de los contratos recogidos en el cuadro 14.

(569) Los importes de los servicios de *marketing* previstos en los contratos 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, de los contratos que fueron objeto de una resolución anticipada. No obstante, estos elementos no deben tenerse en cuenta en la aplicación del principio del operador en una economía de mercado puesto que son posteriores a la celebración de los contratos.

(570) 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 La Rochelle 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 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.

(571) La Comisión no puede basarse en la reconstrucción proporcionada por Francia y la CCI para calcular los costes de explotación incrementales. Si bien es cierto que la CCI estimó los costes variables en un máximo de 55 000 EUR anuales (gastos de *marketing* no incluidos) para un tráfico de unos 200 000 pasajeros, o lo que es lo mismo, un coste medio de 0,27 EUR por pasajero, no dio ninguna explicación sobre la metodología subyacente a esta estimación. Además, la anterior estimación no refleja el coste incremental real del aeropuerto de La Rochelle: no solo la estimación de 0,27 EUR por pasajero dista mucho de las estimaciones proporcionadas por Oxera ([154]) para otros aeropuertos sobre los que la Comisión ha incoado un procedimiento de investigación formal ([155]), sino que los datos financieros del aeropuerto de La Rochelle muestran, asimismo, que los costes incrementales de explotación aeronáutica son de 3,83 EUR por pasajero de media durante el período en cuestión.

(572) La Comisión reconstruyó los costes de explotación incrementales (gastos de *marketing* no incluidos) basándose en la información facilitada por Francia (cuenta de resultados y balance del aeropuerto). Para ello, la Comisión procedió del siguiente modo:

— extracción de los costes de explotación anuales del transporte de pasajeros sobre la base de los estados financieros del servicio aeroportuario de la CCI. Estos costes se limitan a los costes de explotación y no tienen en cuenta el coste del capital (amortización). Esta hipótesis probablemente subestima los costes incrementales reales, ya que una parte de las amortizaciones de los equipos corresponde a costes vinculados a la explotación incremental del aeropuerto para acoger a nuevos pasajeros (Oxera, encargada por Ryanair de analizar la situación de otros aeropuertos, tuvo en cuenta ciertas amortizaciones para calcular los costes de explotación incrementales) ([156]);

([153]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 1999, Reino de España/Comisión, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, apartado 41; véase, asimismo, la Decisión (UE) 2018/628 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) concedida por Austria en favor del Aeropuerto de Klagenfurt, Ryanair y otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (DO L 107 de 26.4.2018, p. 1), considerando 381, letra b).

([154]) Estudios de la consultora Oxera de 13 de junio, 11 de septiembre, 22 de septiembre, 10 de octubre y 6 de noviembre de 2014.

([155]) Decisión de la Comisión, de 16 de octubre de 2013, España, supuesta ayuda a Ryanair y a otras compañías aéreas y posibles ayudas a los aeropuertos de Gerona y Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (DO C 120 de 23.4.2014, p. 24); Decisión de la Comisión, de 30 de mayo de 2012, Francia, Aeropuerto de Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (DO C 279 de 14.9.2012, p. 23); Decisión de la Comisión, de 4 de abril de 2012, Francia, Aeropuerto de Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (DO C 254 de 23.8.2012, p. 11).

([156]) Estudio de 31.5.2013 realizado por la consultora Oxera, «Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle» adjunto a las observaciones de Ryanair de 31.5.2013, sección 2.5, especialmente en las páginas 10 y 12.

— deducción de los costes de explotación relacionados con las prerrogativas de las autoridades públicas y cubiertos por la financiación del Estado;

— deducción de los costes cubiertos por subvenciones relacionadas con obligaciones de servicio público o SIEG;

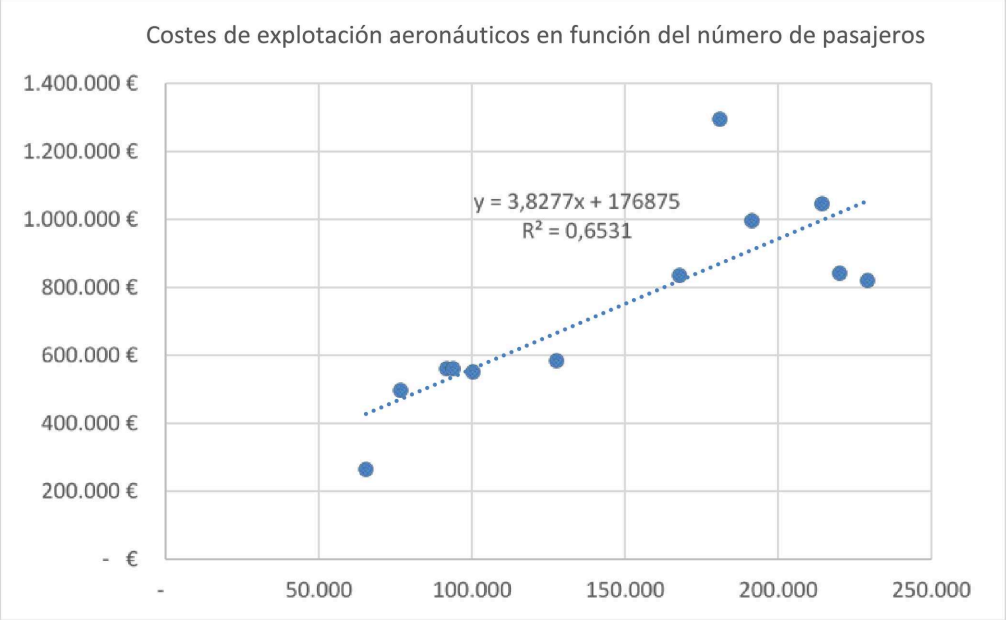
— deducción de los costes correspondientes a los pagos por los servicios de *marketing* previstos en los contratos de *marketing* celebrados con las compañías aéreas (teniendo en cuenta que estos gastos ya se tienen en cuenta por separado en la reconstrucción de la rentabilidad de las medidas en cuestión). Por tanto, figuran en la partida de costes (p) del cuadro 15;

— deducción de los costes de explotación relacionados con los ingresos no aeronáuticos. A falta de datos facilitados por la CCI, la Comisión estimó los costes de explotación relacionados con los ingresos no aeronáuticos. Esta estimación se llevó a cabo aplicando el porcentaje de los ingresos no aeronáuticos sobre los ingresos totales del aeropuerto a los costes de explotación anuales ([157]). El citado porcentaje osciló entre el 19 % y el 41 %, entre 2001 y 2010, con una media del 26 %. *A priori*, es probable que este método sobrestime los costes de explotación relacionados con los ingresos no aeronáuticos, en la medida en que los servicios no aeronáuticos consumen proporcionalmente más capital y menos costes de explotación que los servicios aeronáuticos ([158]). En cualquier caso, se trata de la mejor estimación posible, a falta de otra información facilitada por Francia;

— análisis de la evolución de los costes de explotación aeronáuticos calculados en función de la evolución del número de pasajeros. El gráfico que consta a continuación muestra la relación entre los costes de explotación aeronáuticos y el número de pasajeros, así como la evolución comparativa de los costes de explotación aeronáuticos y el número de pasajeros. Además, muestra claramente que los costes de explotación aeronáuticos aumentan de forma paralela al tráfico de pasajeros, cosa que no sucedería si los costes incrementales se limitaran a 55 000 euros por 200 000 pasajeros.

Gráfico 1

Costes de xplotación aeronáuticos en función del número de pasajeros



Fuente: Datos del aeropuerto de La Rochelle. Análisis de la Comisión.

([157]) Obtenido tras deducir los costes relacionados con las prerrogativas de las autoridades públicas, los costes cubiertos por las compensaciones relacionadas con las obligaciones de servicio público o los SIEG, los costes de *marketing* y las amortizaciones.

([158]) Por ejemplo, la construcción de tiendas o zonas de estacionamiento genera importantes costes de construcción, pero relativamente pocos costes de funcionamiento, una vez otorgada la concesión.

(573) Este análisis demuestra que la evolución del número de pasajeros y la de los costes de explotación aeronáuticos también están estrechamente relacionadas. Así pues, sigue resultando convincente a pesar de una evolución anual de los costes más errática (que Francia no ha justificado). Los costes de explotación aeronáuticos incrementales reconstruidos a partir de los datos anuales y corregidos para tener en cuenta la inflación anual registrada por Francia ascendían a 3,83 EUR por pasajero para el año 2006 (a mitad del período 2001-2011). La Comisión aplicará a este coste una evolución correspondiente a una inflación del 2 % para los demás años (negativa antes de 2006, nula en 2006 y positiva después de 2006). ([159])

1) Análisis de sensibilidad

(574) A la hora de reconstruir los planes de negocio de cada grupo de contratos, la Comisión quiso llevar a cabo un análisis de sensibilidad, de forma sistemática, en aras de comprobar la solidez de los resultados de la reconstrucción. Para ello, la Comisión modificó cuatro parámetros con el fin de mejorar, de forma imprudente y poco informada, la rentabilidad del grupo de contratos considerado (que constituye un escenario demasiado favorable para el organismo de gestión del aeropuerto y para las compañías aéreas que celebraron dichos contratos): el número de rotaciones anuales, el factor de carga de plazas de los aviones, el importe de los ingresos no aeronáuticos y los costes de explotación incrementales aeronáuticos.

(575) Por lo que se refiere al número de rotaciones anuales, tal y como se especificará para cada uno de los grupos de contratos que se recogen en el cuadro 14, la Comisión fijó un objetivo de rotación más ambicioso que el establecido en los términos de los contratos analizados. Este objetivo se fijó arbitrariamente y no se basa en ningún elemento de hecho, de derecho o de estudio prospectivo. Por tanto, un organismo de gestión de un aeropuerto prudente y bien informado no podría utilizar tal aumento en el escenario central de su plan de negocio.

(576) En cuanto al factor de carga de plazas de los aviones, la Comisión utilizó, en su hipótesis alternativa, un factor de carga del 85 %, cantidad que nunca se observó durante el período analizado, pero que pudo haberse tenido en cuenta en las reconstrucciones efectuadas por la Comisión en otras decisiones recientes relativas a aeropuertos franceses. Por consiguiente, un organismo de gestión de un aeropuerto prudente y bien informado no podría adoptar tal incremento en el escenario central de su plan de negocio, en la medida en que no tiene en cuenta la especificidad de las rutas en cuestión.

(577) Por lo que se refiere al importe de los ingresos no aeronáuticos, la Comisión optó, en su escenario alternativo, por un incremento del 20 % del margen unitario no aeronáutico con respecto al escenario central, cuyo método de cálculo se recoge en los considerandos 557 a 561 y que, conviene recordar, se basa en hipótesis ya de por sí más favorables que las proporcionadas por Francia. Así pues, un organismo de gestión de un aeropuerto prudente y bien informado no podría utilizar dicho incremento en el escenario central de su plan de negocio, en la medida en que no se basa en ningún elemento que permita esperar que se alcance.

(578) En lo que respecta a los costes de explotación incrementales, la Comisión utilizó, en su hipótesis alternativa, una reducción del 50 % respecto al escenario central, cuyo método de cálculo se recoge en los considerandos 533 y 534.

(579) Habida cuenta de lo anterior, el resultado del cálculo del valor actualizado neto resultante de la modificación de estos cuatro parámetros constituye un escenario alternativo que la Comisión califica de «escenario imprudente».

a) Análisis individual de los grupos de contratos celebrados con Ryanair/AMS

(580) Francia presentó un análisis individual de cada uno de los contratos de servicios de *marketing* (teniendo en cuenta los contratos de servicios aeroportuarios en vigor). A pesar de que la Comisión considera que algunos contratos están relacionados entre sí y han de considerarse como parte de una única transacción, se presentará un análisis de la rentabilidad de cada contrato de servicios de *marketing* que confirme el análisis por grupo de contratos.

([159]) La Comisión ha preferido una reconstrucción plurianual de los costes de explotación incrementales a una reconstrucción anual. En teoría, una reconstrucción anual, basada en los datos financieros del año anterior, permitiría, asimismo, simular el conocimiento de los costes de explotación incrementales que la CCI habría tenido al firmar un nuevo contrato. Sin embargo, los datos facilitados por Francia no permitieron este tipo de análisis, ya que incluían aumentos y disminuciones significativos e inexplicables entre cada año. Un análisis anual habría concluido que, en determinados años, los costes incrementales eran negativos, lo que implicaba que la CCI podría haber tenido razones para invertir cantidades excesivamente elevadas en suscribir nuevos contratos con las compañías aéreas, mientras que, otros años, los costes incrementales fueron tan elevados que la CCI habría motivos para cerrar el aeropuerto. A falta de elementos que permitan reexpresar los flujos financieros anuales, la Comisión se basó en un enfoque plurianual.

(581) El siguiente cuadro presenta los resultados de la reconstrucción de la rentabilidad de los grupos de contratos (contemplados en el cuadro 14) realizada por Francia y por la Comisión en sus escenario central e «imprudente» (así como la de los contratos individuales o grupos de contratos mencionados en las secciones siguientes):

Cuadro 18

Valor actualizado neto de los contratos y grupos de contratos suscritos con Ryanair/AMS

(en miles de EUR)

	Valor actualizado neto		
Grupo de contratos	Escenario de Francia	Escenario central de la Comisión	Escenario «imprudente»
1-A	[...]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[...]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[...]	[- 1 150; - 1 050]	[- 400; - 300]
3-D	[...]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	no reconstruido	[- 1 750; - 1 650]	[- 650; - 550]
E	[...]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]-
G	[...]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[...]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[...]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	no reconstruido	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	no reconstruido	[- 1 200; - 1 100]	[- 200; - 100]
6-K	[...]	[- 2 150; - 2 050]	[- 1 150; - 1 050]
L	[...]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M	[...]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[...]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	no reconstruido	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) En las secciones siguientes se presentarán las particularidades propias de cada grupo de contratos que sean pertinentes para este análisis. Para ello, la Comisión evaluará, en primer lugar, si la reconstrucción de los planes de negocio del contrato o grupo de contratos en cuestión resulta metodológicamente aceptable. A este respecto, la Comisión ya ha observado que Francia cometió errores comunes a todos los contratos (o, al menos, frecuentes en la gran mayoría de ellos), relativos en particular a:

— la sobreestimación del tráfico previsto ([160]);

— una evaluación poco justificada de los ingresos no aeronáuticos ([161]);

([160]) Véanse los considerandos 543 a 546.
([161]) Véanse los considerandos 557 a 561.

— la exclusión de las contribuciones concedidas por las entidades locales para sufragar los gastos generales de *marketing* como ingresos incrementales ([162]) en el cálculo de los costes relacionados con los contratos de servicios de *marketing*;

— la subestimación de los costes incrementales de explotación aeronáuticos ([163]);

— el factor de carga de plazas de los aviones, a menudo injustificado ([164]).

(583) No obstante, y como ya se ha indicado en los considerandos 535 y 536, además de los errores metodológicos comunes enumerados en el considerando anterior, las reconstrucciones de cada plan de negocio presentan otros problemas metodológicos específicos que se expondrán en los considerandos siguientes, para cada uno de los grupos de contratos. En ellos, la Comisión presentará su propio análisis, reconstruyéndolos en un «escenario central» y en un escenario «imprudente», como los contemplados en el considerando 574.

1) Grupo de contratos 1-A

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato A*

(584) Francia propuso una reconstrucción del contrato A basada en los parámetros del contrato de servicios aeroportuarios 1.

(585) La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en la sección 7.2.1.5(b), la reconstrucción de los planes de negocio del contrato A presenta una serie de dificultades metodológicas específicas:

(586) En la reconstrucción del plan de negocio del contrato A, Francia considera que el número de rotaciones incrementales vinculadas a la celebración del contrato de servicios de *marketing* asciende a trescientos cincuenta (350). Sin embargo, al hacerlo, Francia sobrestimó el único compromiso firme de Ryanair de explotar trescientas cuarenta (340) rutas a lo largo del año.

(587) Francia también consideró, indebidamente, que un operador prudente habría aceptado pagar los servicios de *marketing* antes de la fecha de la firma del contrato (el contrato A se firmó el 1 de diciembre de 2003 para un período que abarcaba del 1 de mayo de 2003 al 31 de diciembre de 2003).

(588) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato A aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, de los planes de negocio del grupo de contratos 1-A*

(589) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 1-A, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos ([165]), los siguientes parámetros específicos:

— una capacidad de ciento diez (110) asientos por avión en el caso del contrato A (en 2013, Ryanair utilizó aviones con una capacidad de ciento diez [110] asientos, y en el momento de la suscripción del contrato, en diciembre de 2013, el servicio aeroportuario de la CCI no podía ignorar este factor);

— el número de rotaciones incrementales: cuarenta (40) en virtud del contrato A (es decir, el número estimado de rotaciones incrementales que deben efectuarse entre la firma del contrato A, el 1 de diciembre de 2003, y la fecha de vencimiento del contrato A, el 31 de diciembre de 2003 ([166]));

([162]) Véanse los considerandos 563 a 568.
([163]) Véanse los considerandos 570 a 573.
([164]) Véanse los considerandos 542 a 547.
([165]) Véanse, en este sentido, los considerandos 539 a 579 para obtener más información acerca de cada uno de estos parámetros.
([166]) Esta estimación se calcula del siguiente modo: Francia declaró que, en 2003, Ryanair operó doscientas ochenta y ocho (288) rotaciones en el aeropuerto de La Rochelle, todas ellas con destino a Londres (Stansted). Esta observación era casi definitiva el 1 de enero de 2003, fecha en la que el servicio aeroportuario de la CCI suscribió el contrato A con Ryanair. Por tanto, un inversor habría tenido en cuenta esta observación del tráfico histórico a efectos de calcular el número de vuelos anuales que cabía esperar en virtud del período contractual restante de un mes (diciembre de 2003). Si se compara esta cifra con la duración del contrato (ocho [8] meses), esto significa que, *pro rata temporis*, el número de vuelos que cabía esperar para el último mes del contrato, en diciembre de 2003, era de 288 x 1/8, es decir, treinta y seis (36). Por prudencia, la Comisión redondeó dicha cifra a 40 rotaciones.

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del contrato de *marketing* (80 %, es decir, el factor de carga estimado también por Francia);

— el 100 % del importe de la compensación por los servicios de *marketing* previstos en los contratos.

(590) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 1-A que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de este grupo es negativo.

(591) Tal y como se especifica en los considerandos 574 a 579, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión modificó, a modo de recordatorio, cuatro parámetros de forma significativamente favorable al aumento de la rentabilidad de los contratos considerados: establecimiento del factor de carga de plazas en un 85 %, aumento del margen no aeronáutico del 20 %, disminución de los costes de explotación incrementales del 50 % y, por último, aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró, para el contrato A, un escenario hipotético (no demostrado por Francia) en el que el contrato de servicios aeroportuarios firmado el 1 de diciembre de 2003 reflejaría la posición negociadora del servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair, a 1 de abril de 2003, reflejando al mismo tiempo el conocimiento del tráfico a 1 de diciembre de 2003. En esta situación teórica, el número de rotaciones anual se estima en doscientos ochenta y ocho (288), lo que corresponde al número real de rotaciones realizadas y que era prácticamente conocido a 1 de diciembre de 2003. En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del grupo de contratos 1-A sigue siendo negativo.

2) Contrato B

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato B*

(592) Francia propuso una reconstrucción del contrato B basada en los parámetros del contrato de servicios aeroportuarios n.º 1.

(593) La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se detallan en los considerandos 539 a 579, la reconstrucción del plan de negocio del contrato B presenta una serie de metodológicas específicas:

(594) En primer lugar, resulta harto dudoso que un operador prudente hubiera firmado un contrato en el que los compromisos de Ryanair relativos a los servicios de *marketing* fueran menos precisos incluso que en el contrato A ([167]). El objetivo de todo operador prudente es rentabilizar su explotación aeroportuaria. Sin embargo, el aumento del tráfico no garantiza la rentabilidad de la explotación de los servicios de *marketing* y cualquier operador prudente buscaría maximizar la eficacia financiera de sus gastos. Por tanto, un operador prudente trataría de maximizar la eficacia de los servicios de *marketing* adquiridos. Puestas así las cosas, resulta dudoso que un operador que se preocupe por la rentabilidad aceptara firmar un contrato cuyas condiciones no estuvieran claramente especificadas ni cuantificadas (ni el número de enlaces publicados, ni la duración de la publicación de dichos enlaces en el sitio web de Ryanair, ni la frecuencia de su publicación) y cuya eficacia o eficiencia no pudiera ser evaluada por el operador aeroportuario. Ningún operador prudente aceptaría firmar un acuerdo cuyos efectos sobre el número de rutas y sobre la rentabilidad de la transacción en cuestión no pudiera evaluarse, aunque fuera de forma abreviada.

(595) Por otra parte, la Comisión señala también que la reconstrucción llevada a cabo por Francia presenta otro error metodológico específico. Francia tuvo en cuenta una duración de tres (3) años completos con trescientas cuarenta (340) rotaciones al año, mientras que el contrato únicamente duró dos (2) años y cuatro (4) meses, repercutiendo en el número de rotaciones y en el importe de la compensación por los servicios de *marketing* utilizados.

(596) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos con anterioridad, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato B facilitada por Francia.

([167]) El único compromiso asumido por Ryanair en lo que respecta a la promoción de La Rochelle figura en el contrato A: «Ryanair facilita enlaces a sitios web relacionados con el turismo acordes con el destino (distintos de los sitios que incorporan un servicio de reserva directa en línea de alquiler de coches o cualquier otro servicio prestado en línea directamente por Ryanair) con el fin de facilitar la promoción, a través de Internet, de determinados servicios a los usuarios del sitio web de Ryanair, www.ryanair.com» (traducción libre del texto inglés: «Ryanair shall make available web links to tourism websites in keeping with the destination (other than sites incorporating a direct on-line booking facility for accomodation car rental or any other service provided online directly by Ryanair) in order to facilitate the internet-based promotion of the Services to users of the Ryanair website www.ryanair.com».

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato B*

(597) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato B. Para ello, la Comisión utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos ([168]), los siguientes parámetros específicos:

— la capacidad unitaria del avión de ciento cuarenta y ocho (148) pasajeros (de acuerdo con lo propuesto por Francia);

— el número de rotaciones incrementales: ciento noventa y nueve (199) rotaciones anuales para el primer año del contrato (que, a modo de recordatorio, se firmó el 3 de junio de 2004); trescientas cuarenta (340) rotaciones anuales para el segundo año del contrato B; y ciento veintitrés (123) para el último año del contrato B (que finaliza el 30 de abril de 2006);

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del contrato de *marketing* (80 %, es decir, el factor de carga estimado también por Francia, sin que por ello esté justificado);

— el 100 % del importe de la compensación por los servicios de *marketing* previstos en los contratos.

(598) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato B que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(599) Tal y como se especifica en la sección 7.2.1.5(b)(5), la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión modificó, a modo de recordatorio, cuatro parámetros de forma poco prudente pero significativamente favorable al aumento de la rentabilidad de los contratos considerados: establecimiento del factor de carga de plazas en un 85 %, aumento del margen no aeronáutico del 20 %, disminución de los costes de explotación incrementales del 50 % y, por último, aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró, para el contrato B, un escenario hipotético (no demostrado por Francia) en el que el contrato de servicios de *marketing* firmado el 3 de junio de 2004 reflejaría la posición negociadora del servicio aeroportuario de la CCI y Ryanair, a 1 de enero de 2004, reflejando al mismo tiempo el conocimiento del tráfico a 3 de junio de 2004. En esta situación teórica, el número anual de rotaciones se estima en trescientas cuarenta (340). En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del contrato B sigue siendo negativo.

1) Grupo de contratos 2-3-C-D

— *Reconstrucción, por parte de Francia, de los planes de negocio de los contratos C y D*

(600) Francia propuso una reconstrucción independiente de los contratos C y D sobre la base de los parámetros económicos de los contratos de servicios aeroportuarios 2 y 3, respectivamente. Sin embargo, tal y como se establece en los considerandos 468 y 469, el grupo de contratos 2-3-C-D constituye una única medida. Por su parte, la Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia recogidos en la sección 7.2.1.5(b), la reconstrucción de los planes de negocio para cada uno de los contratos C y D presenta otra dificultad metodológica específica: Francia aplicó un factor de carga de plazas del 80 % para los contratos C y D, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro. Francia estimó el número de rotaciones en trescientas cuarenta (340) al año, en el caso del contrato C, y en ciento cincuenta y seis (156) al año, en el caso del contrato D, para los años 2007 y 2008. Sin embargo, si bien ajustó dichas cifras *pro rata temporis* a ciento cuatro (104) para el año 2006, no previó ninguna rotación para 2009, mientras que el contrato D preveía la operación de vuelos por parte de Ryanair hasta su vencimiento, el 30 de abril de 2009 (véase el considerando 92). Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos con anterioridad, no puede aceptarse la reconstrucción de los planes de negocio de los contratos C y D facilitada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, de los planes de negocio del grupo de contratos 2-3-C-D*

(601) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 2-3-C-D, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos:

([168]) Véase, en este sentido, la sección 7.2.1.5(b) para obtener más información acerca de cada uno de estos parámetros.

— el 100 % del importe de la compensación por los servicios de *marketing* previstos en los contratos;

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del grupo de contratos (78 %, en lugar del 80 % estimado por Francia);

— trescientas cuarenta (340) rotaciones anuales en el caso del contrato C y ciento sesenta (160) rotaciones anuales en el caso del contrato D, de acuerdo con lo previsto en los contratos (95 000 pasajeros, en el caso del contrato C, y 45 000 pasajeros, en el caso del contrato D).

(602) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 2-3-C-D que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de este grupo es negativo. A todos los efectos, la Comisión también calculó el valor actualizado neto individual de los contratos 2-C y 3-D utilizando los mismos parámetros modificados que los utilizados para el grupo de contratos 2-3-C-D en este escenario central, y también es negativo.

(603) Al igual que en el caso del grupo de contratos 1-A, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En el caso de este último parámetro, específico de la reconstrucción de cada plan de negocio, el análisis de sensibilidad mantuvo un número de rotaciones de trescientas cuarenta (340) al año, en el caso del contrato C, y de ciento sesenta (160) al año, en el caso del contrato D, como en el escenario central. En dicho escenario alternativo, el valor actualizado neto del grupo de contratos 2-3-C-D, así como el de los contratos 2-C y 3-D, sigue siendo negativo.

1) Contrato E

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato E*

(604) Francia propuso una reconstrucción del plan de negocio del contrato E sobre la base del contrato de servicios aeroportuarios n.º 4, y consideró que dicho contrato podía conllevar un aumento del número de rotaciones anuales incrementales (50). Sin embargo, Francia no justificó dicha cifra en modo alguno.

(605) La Comisión recuerda que el contrato E supone una modificación del contrato D por la que se reducía, para el año 2007, la duración de la presencia del enlace indicado por el servicio aeroportuario de la CCI en la versión irlandesa del sitio web de Ryanair de doscientos doce (212) a cuarenta y cinco (45) días, así como el precio del servicio de *marketing* de [...] EUR a [...] EUR. La Comisión señala, asimismo, que en los ejercicios de 2006 y 2007, el número medio de pasajeros que, efectivamente, se registraron en la ruta de Dublín no alcanzó los 45 000 pasajeros, sino unos 20 000 pasajeros al año (en el momento de la suscripción del contrato E, en junio de 2007, las previsiones de tráfico para 2007 eran fáciles de evaluar, en la medida en que las compañías aéreas anticipan sus planes de vuelo por temporada IATA, es decir, de abril a octubre y de noviembre a marzo). Además, la Comisión señala que las partes tenían la clara intención de reducir el coste de los servicios de *marketing* para tener en cuenta el volumen de tráfico observado, que era muy inferior al previsto en el contrato D. Por consiguiente, cualquier operador prudente habría tenido en cuenta un tráfico previsto de, aproximadamente, 20 000 pasajeros al año, tal como se observó en el período transcurrido con el mismo contrato, a pesar del compromiso contractual de Ryanair de alcanzar la cifra de 45 000 pasajeros al año. En particular, el contrato no establecía penalización alguna en caso de que Ryanair no alcanzara los objetivos de tráfico. La única consecuencia del incumplimiento de los objetivos de tráfico fue la renegociación del contrato D (con una reducción del importe de los servicios de *marketing* a [...] EUR para los meses de junio a septiembre, como se recoge en el considerando 94) y la suscripción del contrato E, en aras de reflejar el nuevo equilibrio del tráfico en torno a los 20 000 pasajeros ([169]).

(606) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos anteriormente expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato E tal como la presentó Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato E*

(607) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato E, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, un parámetro específico, a saber, un volumen de tráfico igual a la media de los observados durante 2006 y 2007, es decir, unos 20 000 pasajeros (o setenta [70] rotaciones, con el factor de carga corregido).

([169]) Resulta significativo que el tráfico de la ruta La Rochelle-Dublín se mantuviera estable, en torno a los 14 000 y 20 000 pasajeros al año, entre 2007 y 2011.

(608) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato E que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(609) Al igual que en el caso de los demás grupos de contratos, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A (cambios que se consideran imprudentes), con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró, en el caso del contrato E:

— un volumen de tráfico igual a la media de los observados durante 2005 y 2006, es decir, unos 20 000 pasajeros (o 70 rotaciones, con el factor de carga corregido).

(610) En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del contrato E, reconstruido de este modo, sigue siendo negativo.

1) Contrato F

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato F*

(611) Francia propuso una reconstrucción del contrato F sobre la base del contrato de servicios aeroportuarios n.º 4. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las anteriores secciones, la reconstrucción de los planes de negocio del contrato F presenta una serie de dificultades metodológicas específicas:

— Francia tuvo en cuenta una duración de tres años completos, mientras que el contrato únicamente estuvo en vigor durante los tres (3) meses del invierno de la temporada 2007/2008;

— Francia estimo el importe de las compensaciones por los servicios de *marketing* previstas para los años 2007, 2008 y 2009 en [...], [...] y [...] EUR, respectivamente. Sin embargo, de conformidad con los términos del contrato, los servicios de *marketing*, a saber, el envío de cinco (5) correos electrónicos promocionales adicionales durante el invierno de 2007/2008 a los 255 000 suscriptores ingleses de la lista de correo de Ryanair, tenía un valor de [...] EUR;

— Francia utilizó un factor de carga de plazas del 75 %, 76 % y 80 % para los años 2007, 2008 y 2009, respectivamente, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro;

— Francia consideró que el contrato F podría conllevar un aumento muy significativo del número de rotaciones anuales incrementales (cuatrocientas [400]). Sin embargo, el objeto de dicho contrato se limitaba, únicamente, al envío de los cinco (5) correos electrónicos promocionales antes mencionados. Por consiguiente, la Comisión considera que, habida cuenta de su carácter más que limitado (en lo que respecta a su duración, al volumen y a la naturaleza de los servicios ofrecidos, a la ineficacia general de estos últimos, tal como se establece en el considerando 524, y a la escasa cuantía de la compensación abonada a Ryanair/AMS), el contrato no puede dar lugar a una demanda incremental que justifique el aumento de cuatrocientas (400) rotaciones operadas por Ryanair. Además, Francia no aportó ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis.

(612) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos anteriormente expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato F tal como la presentó Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato F*

(613) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato F, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, un parámetro específico, a saber, la ausencia de rotación adicional. De hecho, ningún inversor prudente esperaría un aumento del tráfico operado por Ryanair sobre la base de esta única modificación, que resulta sumamente limitada, tal y como se establece en el considerando 611. Francia no aportó ninguna otra prueba, ya sea un compromiso formal o informal concomitante de Ryanair de aumentar el tráfico, o un estudio de mercado que establezca una causalidad entre la naturaleza de los servicios de *marketing* cubiertos por esta modificación y el aumento previsto del tráfico.

(614) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato F que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(615) Al igual que en el caso de los demás grupos de contratos, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró que;

— en el escenario alternativo, un operador podría haber esperado, muy hipotéticamente, un tráfico proporcional al importe de la contribución de *marketing* sobre la base del tráfico previsto en el contrato C inicial. Es decir, si en virtud del contrato C, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR correspondía a un compromiso de tráfico de 95 000 pasajeros, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR (tal como establece el contrato F) podría haber llevado a dicho operador a esperar un tráfico de 95 000 x (50 000/578 000) = 8 213 pasajeros; o lo que es lo mismo, unas treinta (30) rotaciones, aproximadamente ([170]).

(616) En este escenario alternativo, la reconstrucción del plan de negocio muestra que el valor actualizado neto del contrato F sigue siendo negativo.

1) Grupo de contratos G-H-I-J

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del grupo de contratos G-H-I-J*

(617) Francia propuso una reconstrucción independiente de los contratos G, H, I y J, sobre la base de los contratos 4 y 5 de servicios aeroportuarios. Francia estimó el número de rotaciones en doscientas (200) al año, para el contrato G; treinta y cinco (35) al año durante el primer año y, a continuación, sesenta (60) al año, para el contrato H; setenta (70) al año para el contrato I; y treinta y cinco (35) al año durante el primer año y, a continuación, sesenta (60) al año, para el contrato J. Sin embargo, tal y como se establece en los considerandos 472 y 473, el grupo de contratos G, H, I y J constituye, en realidad, una única medida. Por otra parte, la Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las anteriores secciones, la reconstrucción de los planes de negocio de cada uno de los contratos G, H, I y J presenta una serie de problemas metodológicos específicos:

— Francia aplicó un factor de carga de plazas del 75-80 %, en el caso del contrato G, y del 85 % en el caso de los contratos H, I y J, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro;

— por lo que respecta al contrato J, Francia consideró que podía conllevar un aumento del número de rotaciones anuales incrementales (treinta y cinco [35] en 2009, sesenta [60] en 2010 y sesenta [60] en 2011). No obstante, tal y como se desprende de los considerandos 472 y 473, el contrato J debe evaluarse de forma conjunta con los contratos G, H e I;

— incluso aunque el contrato J fuera disociable de los contratos G, H e I, *quod non*, la Comisión señala que el contrato J no podría haber sido objeto de la reconstrucción propuesta por Francia. En calidad de modificación del contrato H, suscrito el mismo día, su objeto se limita a la publicación, en la versión belga del sitio web de Ryanair, del enlace comercial indicado por el servicio aeroportuario de la CCI durante un período de diez (10) días adicionales, a cambio del pago de [...] EUR. A título comparativo, el contrato H, firmado el mismo día que el contrato J, prevé el mismo servicio en la versión neerlandesa/belga del sitio web de Ryanair durante un período de noventa y cinco (95) días, durante el primer año, y de ciento sesenta (160) días cada uno de los dos años siguientes, a cambio del pago de [...] EUR, el primer año, y de [...] EUR anuales los dos años siguientes. Francia estima que el contrato H podía traducirse en un número de rotaciones incrementales que asciende a treinta y cinco (35) en 2009, sesenta (60) en 2010 y sesenta (60), también en 2011. Es decir, para un servicio de naturaleza equivalente y con una duración entre diez y dieciséis veces inferior, Francia considera que el contrato J podía traducirse en un número de rotaciones incrementales igual al del contrato H.

Por consiguiente, la Comisión considera que la estimación relativa al tráfico del contrato J, reconstruida por Francia, resulta claramente poco realista y que este contrato no puede generar una demanda incremental que justifique el aumento propuesto por Francia. Además, Francia no aportó ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis.

([170]) Utilizando el factor de carga de plazas del 85 % ya justificado en el considerando 576. Número de rotaciones redondeadas a la decena superior.

(618) Por tanto, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio de los contratos G, H, I y J facilitada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, de los planes de negocio del grupo de contratos G-H-I-J*

(619) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos G-H-I-J, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos:

— el 100 % del importe en concepto de los servicios de *marketing* previstos en los contratos;

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del contrato de *marketing* (72 %);

— el número de rotaciones: doscientas (200) por año completo en el caso del contrato G; cuarenta (40) por año completo para el primer año, es decir, 2009 y, a continuación, sesenta (60) por año completo en el caso de los contratos H y J ([171]); y setenta (70) por año completo en el caso del contrato I;

— habida cuenta de que los contratos se suscribieron el 17 de septiembre de 2009, las rotaciones mencionadas en el punto anterior se ajustaron *pro rata temporis* para el año 2009.

(620) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos G-H-I-J que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo. A todos los efectos, la Comisión también calculó el valor actualizado neto individual de los contratos G, H y J e I, utilizando los mismos parámetros modificados que los utilizados para el grupo de contratos G-H-I-J en este escenario central, y también es negativo.

(621) Al igual que en el caso del grupo de contratos 1-A, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión parte de la hipótesis de que, en el caso de los contratos G, H e I, el número de rotaciones sería similar al número de rotaciones estimado en el considerando 619, tercer guion, sin que se aplique una corrección *pro rata temporis* vinculada a la firma tardía del contrato como en el escenario central (es decir, incluso si el contrato se firmara con carácter retroactivo, el número de rotaciones sería el del año completo), o lo que es lo mismo, doscientas (200) por año completo en el caso del contrato G; cuarenta (40) por año completo en el primer año, es decir, 2009 y, a continuación, sesenta (60) por año completo en el caso de los contratos H y J; y setenta (70) por año completo, en el caso del contrato I.

(622) En el caso del contrato J, en el escenario alternativo, un operador podría haber esperado, muy hipotéticamente, un tráfico proporcional al importe de las contribuciones por los servicios de *marketing* sobre la base del tráfico previsto en los contratos G, H e I. Es decir, si en los contratos G, H e I, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR correspondía a un compromiso de tráfico de 79 000 pasajeros, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR (tal como establece el contrato J) podría haber llevado a dicho operador a esperar un número de rotaciones correspondiente a un tráfico de 79 000 x ([…]/[…]) = 2 983 pasajeros; o lo que es lo mismo, unas diez (10) rotaciones, aproximadamente ([172]). En este escenario alternativo, dicho operador podría haber esperado trescientas veinte (320) rotaciones para el año 2009, trescientas cuarenta (340) para el año 2010 y trescientas cuarenta (340), también para el año 2011, para el grupo de contratos G-H-I-J.

(623) En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del grupo de contratos G-H-I-J, así como el de los contratos G, H, I y J, sigue siendo negativo.

1) Grupo de contratos 6-K

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato K*

([171]) Véanse los considerandos 99 a 101 sobre las características de estos dos contratos, que los hacen indisociables.

([172]) Utilizando el factor de carga de plazas del 85 % ya justificado en el considerando 576. Número de rotaciones redondeadas a la decena superior.

(624) Francia propuso una reconstrucción del grupo de contratos 6-K. En ese caso, Francia estimó el número de rotaciones en trescientas setenta (370) para 2010 y, a continuación, en cuatrocientas (400) al año para 2011 y 2012. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las secciones anteriores, la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 6-K presenta una serie de dificultades metodológicas específicas:

— el importe anual de los servicios de *marketing* aplicado en la reconstrucción para los años 2010, 2011 y 2012 es de [...] EUR. Sin embargo, en virtud del contrato K, el importe de los servicios de *marketing* es de [...] EUR;

— Francia utilizó, para los años 2010, 2011 y 2012, una tasa de carga de plazas del 80 %, 80 % y 85 %, respectivamente, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro.

(625) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 6-K aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, de los planes de negocio del grupo de contratos 6-K*

(626) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 6-K, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos:

— el 100 % del importe en concepto de los servicios de *marketing* previstos en los contratos;

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del grupo de contratos 6-K (75 %);

— trescientas setenta (370) rotaciones anuales. El contrato de servicios aeroportuarios n.º 6 incluye el compromiso de Ryanair de operar rutas a Londres (Stansted), con un mínimo de 53 000 pasajeros al año; a Dublín, con un mínimo de 17 000 pasajeros al año; a Charleroi, con un mínimo de 17 000 pasajeros al año; y a Oslo (Rygge), con un mínimo de 17 000 pasajeros al año. Esto corresponde a unas trescientas setenta (370) rotaciones, con un factor de carga del 75 %.

(627) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 6-K que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(628) Al igual que en el caso de los demás grupos de contratos, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A-B, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión tuvo en cuenta las hipótesis presentadas por Francia, a saber, de trescientas setenta (370) rotaciones en 2010 y cuatrocientas (400) rotaciones al año en 2011 y 2012. En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del grupo de contratos 6-K, reconstruido de este modo, sigue siendo negativo.

1) Contrato L

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato L*

(629) Francia propuso una reconstrucción del contrato L sobre la base del contrato de servicios aeroportuarios n.º 6. Francia estimó el número de rotaciones en cuarenta (40) al año. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las anteriores secciones, la reconstrucción del plan de negocio del contrato L presenta una serie de problemas metodológicos específicos:

— Francia tuvo en cuenta una duración de tres (3) años completos, mientras que el servicio de *marketing* únicamente debía proporcionarse durante setenta (70) días, es decir, menos de tres (3) meses;

— Francia estimó el importe de los servicios de *marketing* para los años 2010, 2011 y 2012 en [...], [...] y [...] EUR al año, respectivamente. Sin embargo, de conformidad con los términos del contrato, los servicios de *marketing* eran puntuales, ya que no hay ninguna disposición que indique o sugiera que debieran repetirse anualmente;

— Francia utilizó, para los años 2010, 2011 y 2012, una tasa de carga de plazas de 75 %, 77 % y 80 %, respectivamente, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro;

— Francia consideró que el contrato F podría conllevar un incremento muy significativo del número de rotaciones anuales incrementales (cuarenta [40] al año, o lo que es lo mismo, ciento veinte [120] durante el período 2010-2012). Sin embargo, el objeto de este contrato se limitaba a la publicación de un único enlace al sitio web indicado por el servicio aeroportuario de la CCI durante un breve período de tiempo, a saber, setenta (70) días. Por consiguiente, la Comisión considera que, habida cuenta de su carácter más que limitado (en lo que respecta a su duración, al volumen y a la naturaleza de los servicios ofrecidos, a la ineficacia general de estos últimos, tal como se establece en el considerando 524, y a la escasa cuantía de la compensación abonada a Ryanair/AMS), este contrato no puede dar lugar a una demanda incremental que justifique el aumento de ciento veinte (120) rotaciones operadas por Ryanair. Además, Francia no aportó ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis.

(630) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato L aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato L*

(631) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato L, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos: la ausencia de rotación adicional y de mejora del factor de carga de plazas de los aviones. De hecho, ningún inversor prudente esperaría un aumento del tráfico operado por Ryanair sobre la base de esta única modificación, que resulta sumamente limitada, tal y como se establece en el considerando 110. Francia no aportó ninguna otra prueba, ya sea un compromiso formal o informal concomitante de Ryanair de aumentar el tráfico, o un estudio de mercado que establezca una causalidad entre la naturaleza de los servicios de *marketing* cubiertos por esta modificación y el aumento previsto del tráfico. El contrato de servicios de *marketing* L no contempla ningún compromiso de tráfico por parte de Ryanair.

(632) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato L que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(633) Al igual que en el caso de los demás grupos de contratos, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión considera que, por lo que se refiere al contrato L:

— en el escenario alternativo, un operador podría haber esperado, muy hipotéticamente, un tráfico proporcional al importe de la contribución abonada por Ryanair/AMS en concepto de los servicios de *marketing*, sobre la base del tráfico previsto en el contrato 6-K inicial. Es decir, si en el contrato 6-K, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR correspondía a un compromiso de tráfico de 104 000 pasajeros, un importe de servicios de *marketing* de [...] EUR (tal como establece el contrato L) podría haber llevado a dicho operador a esperar un número de rotaciones correspondiente a un tráfico de 104 000 x ([…]/[…]); o lo que es lo mismo, unas veinte (20) rotaciones, aproximadamente ([173]).

— En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del contrato F, reconstruido de este modo, sigue siendo negativo.

([173]) Utilizando el factor de carga de plazas del 85 % ya justificado en el considerando 576. Número de rotaciones redondeadas a la decena superior.

1) Grupo de contratos 7-M

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato M*

(634) Francia propuso una reconstrucción del plan de negocio del contrato M sobre la base del contrato de servicios aeroportuarios n.º 7. Francia estimó el número de rotaciones en setenta (70) para 2011, ochenta (80) para 2012 y ochenta y cinco (85) para 2013. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las anteriores secciones, la reconstrucción del plan de negocio del contrato M presenta una serie de dificultades metodológicas específicas:

— Francia aplicó un factor de carga de plazas del 85 % para los tres (3) años de la reconstrucción del contrato M, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro;

— Francia estimó el número de rotaciones incrementales en setenta (70), ochenta (80) y ochenta y cinco (85), respectivamente, para los tres años naturales cubiertos por el contrato (2011, 2012 y 2013), es decir, doscientas treinta y cinto (235) rotaciones en total. Sin embargo, el objeto de este contrato se limitaba a la presencia, en la versión portuguesa del sitio web de Ryanair, de un enlace al sitio web indicado por el servicio aeroportuario de la CCI durante trescientos sesenta y cinco (365) días al año, y a la promoción de La Rochelle como destino emblemático en la versión portuguesa del sitio web de Ryanair durante cuatro (4) semanas al año (por un importe anual de [...] EUR). La Comisión señala, asimismo, que los servicios previstos en este contrato únicamente tenían una duración de dos (2) años y que, por tanto, un inversor prudente y bien informado no habría elaborado un plan de negocio que incluyera un tercer año. Por consiguiente, y por último, la Comisión considera que, habida cuenta de su carácter más que limitado (en lo que respecta a su duración, al volumen y a la naturaleza de los servicios ofrecidos, a la ineficacia general de estos últimos, tal como se establece en el considerando 524, y a la escasa cuantía de la compensación abonada a Ryanair/AMS), este contrato no puede dar lugar a una demanda incremental que justifique el aumento de rotaciones operadas por Ryanair. Además, Francia no aportó ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis.

(635) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato M aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, de los planes de negocio del grupo de contratos 7-M*

(636) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 7-M, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos:

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados durante los dos años anteriores al año de firma del grupo de contratos (76 %);

— la estimación del número de rotaciones incrementales en sesenta (60). Sobre la base del factor de carga estimado en el primer guion y de la capacidad nominal del tipo de avión utilizado por Ryanair (ciento ochenta y nueve [189] plazas en el caso de un Boeing 737-800), la Comisión calculó que el número de rotaciones correspondientes al compromiso de Ryanair de transportar 17 000 pasajeros, en virtud del contrato n.º 7, ascendía a sesenta (60).

(637) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del grupo de contratos 7-M que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de este grupo es negativo. A todos los efectos, la Comisión también calculó el valor actualizado neto individual del grupo de contratos 7-M-N (firmados al mismo tiempo) utilizando los mismos parámetros modificados que los utilizados para el grupo de contratos 7-M en este escenario central, y también es negativo.

(638) Al igual que en el caso del grupo de contratos 1-A, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró, en su análisis de sensibilidad, que un operador no habría podido esperar, como propuso Francia, setenta (70) y ochenta (80) rotaciones anuales para los dos años del contrato M (frente a las sesenta [60] rotaciones en los dos años del escenario central). En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del grupo de contratos 7-M sigue siendo negativo ([174]).

([174]) A todos los efectos, la Comisión también evaluó el valor actualizado neto de un hipotético grupo de contratos 7-M-N, con el fin de evitar cualquier posible e hipotética duda sobre la pertinencia de incluir el contrato N en el grupo de contratos 7-M (algo sumamente improbable, a la vista de las justificaciones que la Comisión ha desarrollado, ampliamente, en los considerandos 477 a 480 para distinguir entre el grupo de contratos 7-M y N). Por tanto, la reconstrucción del grupo de contratos 7-M-N habría dado lugar a un valor actualizado neto negativo, de -371 000 EUR en el escenario central, y a un valor actual neto negativo de -145 000 EUR en el escenario alternativo.

1) Contrato N:

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato N*

(639) Francia propuso una reconstrucción del plan de negocio del contrato N sobre la base del contrato de servicios aeroportuarios n.º 6. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia y que se recogen en las anteriores secciones, la reconstrucción del plan de negocio del contrato N presenta de una serie de problemas metodológicos específicos:

— el contrato N es una modificación del contrato K, dirigida a pasajeros adicionales (a los cubiertos por el contrato K) procedentes de Oslo (Rygge). Dicho contrato establece la presencia, en la versión noruega del sitio web Ryanair, de un enlace a un sitio web indicado por el servicio aeroportuario de la CCI durante seis (6) semanas al año, el primer año (tres [3] semanas el segundo año) así como la presencia de un *banner* promocional de La Rochelle en la versión noruega del sitio web de Ryanair durante cuatro (4) meses al año (tres [3] meses el segundo año), por [...] EUR el primer año y [...] EUR el segundo año, es decir, [...] EUR para la totalidad del contrato. Sin embargo, el contrato N no prevé ningún compromiso de tráfico adicional;

— Francia utilizó, para los años 2011 y 2012, una tasa de carga de plazas del 80 % y del 82 %, respectivamente, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro;

— Francia consideró que el contrato N podría traducirse en un aumento muy significativo del número de rotaciones anuales incrementales (cuatrocientas [400]), o lo que es lo mismo, ochocientas [800] para la totalidad del contrato. Sin embargo, el objeto del citado contrato es más limitado: los servicios descritos anteriormente son limitados en el tiempo, en volumen (visualización limitada de un único enlace y de un único *banner* en el extenso sitio web de Ryanair), cuya eficacia general la Comisión pone en duda, de acuerdo con lo establecido en el considerando 524) y en el importe abonado a Ryanair/AMS Por tanto, la Comisión duda de que este contrato pudiera traducirse en una demanda incremental que justifique el aumento de ochocientas (800) rotaciones operadas por Ryanair. Además, Francia no aportó ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis.

(640) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato N aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato N*

(641) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato N, para lo que utilizó, a modo de parámetro específico, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos:

— la ausencia de rotación adicional. Así pues, ningún inversor prudente esperaría un aumento del tráfico operado por Ryanair sobre la única base de esta modificación del contrato, que no prevé compromiso alguno por parte de Ryanair de aumentar el número de rotaciones. Esta posición se ve corroborada por el hecho de que el servicio aeroportuario de la CCI solo había pagado los servicios de *marketing* de esta ruta (en virtud del contrato K) sobre la base de los compromisos de tráfico concomitantes asumidos por Ryanair en virtud del contrato n.º 6. Sin embargo, Francia no aportó ninguna otra prueba, ya sea un compromiso formal o informal concomitante de Ryanair de aumentar el tráfico inicial en el momento de la firma del contrato N, o un estudio de mercado que establezca una causalidad entre la naturaleza de los servicios de *marketing* cubiertos por esta modificación y el aumento previsto del tráfico. El contrato de servicios de *marketing* N no incluye ningún compromiso de tráfico por parte de Ryanair;

— el resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato N que figura en el cuadro 18 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo;

— al igual que en el caso de los demás grupos de contratos, la Comisión también consideró prudente llevar a cabo un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A, con la excepción del aumento del número de rotaciones anuales. En aras de la modificación de este último parámetro, propio de la reconstrucción de cada plan de negocio, la Comisión consideró que, en el escenario alternativo, un operador habría podido esperar, hipotéticamente, un tráfico proporcional al importe de la contribución de *marketing* sobre la base del tráfico previsto en el contrato K inicial. En otras palabras, si en el contrato K, un importe de

servicios de *marketing* de [...] EUR correspondía a un compromiso de tráfico de 17 000 pasajeros, un importe de compensación por los servicios de *marketing* de [...] EUR para el primer año ([...] EUR para el segundo año), tal como se prevé en el contrato F, habría llevado a esperar un número de pasajeros correspondiente a un tráfico de 17 000 x ([...]/[...]) ([175]), es decir, aproximadamente treinta (30) rotaciones ([176]) para el primer año y veinte (20) rotaciones para el segundo año, aplicando la misma fórmula.

(642) En este escenario alternativo, el valor actualizado neto del contrato N sigue siendo negativo.

1) Contratos 4 y 5

(643) Los contratos 4 y 5 constituyen contratos aislados de servicios aeroportuarios, ya que no pueden vincularse a contratos de servicios de *marketing*. Estos contratos no prevén remuneración alguna en favor de Ryanair/AMS.

(644) Tal y como se establece en el considerando 70, las tarifas de las tasas aeronáuticas que figuran en los contratos de servicios aeroportuarios celebrados con Ryanair (entre los que se incluyen los contratos 4 y 5) corresponden a los precios aplicables a todas las compañías aéreas, en virtud de la tarifa general aprobada por la Cocoeco. Por consiguiente, estos contratos no pueden conferir una ventaja selectiva a Ryanair/AMS.

a) Análisis del contrato celebrado el 4 de julio de 2008 con Jet2

— *Enfoque metodológico*

(645) Tal y como se establece en los considerandos 117 y 119, el contrato suscrito entre la CCI y Jet2 incluye tanto cláusulas relativas a las tasas aeroportuarias como cláusulas relativas al precio de los servicios de *marketing*. Por tanto, los elementos metodológicos expuestos para los contratos suscritos entre la CCI y Ryanair se aplican también al análisis de rentabilidad del contrato suscrito entre la CCI y Jet2, a excepción de los elementos mencionados en los considerandos 646 a 653.

(646) Por lo que se refiere a los ingresos no aeronáuticos, a diferencia de los contratos celebrados con Ryanair y AMS, el servicio aeroportuario de la CCI no fundamentó su reconstrucción en un ingreso incremental basado en los ingresos medios por pasajero registrados, sino en comisiones por pasajero que ascienden a:

— 0,57 EUR en el caso de las empresas de alquiler de automóviles;

— 0,47 EUR en el caso del combustible;

— 0,97 EUR en el caso del aparcamiento;

— 0,10 EUR en el caso de las tiendas, a partir de 2009;

— es decir, teniendo en cuenta la inflación, unos ingresos unitarios incrementales de 2,01 EUR durante el primer año, 2,14 EUR durante el segundo y 2,17 EUR durante el tercero.

(647) En cuanto a los costes de explotación, Francia facilitó una estimación calculada como la suma de los costes de personal y otros costes variables, presentados como importes fijos, a la que se había de aplicar una inflación aparente del 2 % en el último año del contrato. Sin embargo, Francia no facilitó justificación alguna para los anteriores costes. Por su parte, la Comisión señala que el coste medio por pasajero calculado sobre la base de los datos facilitados por Francia es de 0,37-0,38 EUR para los tres años, es decir, una cantidad ligeramente superior a la tarifa aplicada a los contratos celebrados con Ryanair y AMS. Por consiguiente, la Comisión considera que, al igual que el coste utilizado por Francia en aras de llevar a cabo sus reconstrucciones (es decir, 0,27 EUR), el coste incremental utilizado para el contrato suscrito con Jet2 está claramente subestimado (véanse los considerandos 571 a 573 al respecto).

— *Reconstrucción, por parte de Francia, del plan de negocio del contrato de 4 de julio de 2008*

(648) Francia propuso una reconstrucción del plan de negocio para el contrato del 4 de julio de 2008. La Comisión señala que, además de los errores metodológicos comunes a todas las reconstrucciones realizadas por Francia para los contratos celebrados con Ryanair y AMS (y reproducidos, asimismo, en la reconstrucción del contrato suscrito con Jet2) y que se recogen en el considerando 582, la reconstrucción del plan de negocio del contrato de 4 de julio de 2008 presenta una serie de problemas metodológicos específicos:

([175]) Este importe se determina como la parte del tráfico previsto para Oslo (Rygge) en el tráfico total previsto en el contrato n.º 6, asignada al importe de los servicios de *marketing* previstos anualmente en el contrato K (986 200 EUR).

([176]) Utilizando el factor de carga de plazas del 85 % ya justificado en el considerando 576. Número de rotaciones redondeadas a la decena superior.

— Francia estimó que el objetivo de tráfico utilizado en la reconstrucción para los años 2008, 2009 y 2010 era de 7 874, 12 189 y 12 361 pasajeros, respectivamente. El importe anual correspondiente a los servicios de *marketing* podía estimarse en [...], [...] y [...] EUR. Ahora bien, el contrato suscrito con Jet2 únicamente preveía un compromiso de 2 000 pasajeros por ruta abierta por temporada (Edimburgo y Leeds), solo para el primer año, es decir, 4 000 pasajeros, y no los 7 874 que proponía Francia. En el caso del segundo y del tercer año, el contrato no preveía ningún compromiso firme en cuanto al tráfico transportado por Jet2 ni al importe de los servicios de *marketing* (tan solo preveía una renegociación posterior en función de los planes de vuelo finalmente acordados). De lo anterior se desprende que la inclusión en la reconstrucción propuesta por Francia de las previsiones de tráfico y del importe de los servicios de *marketing* antes mencionados para el segundo y tercer años presuponía que el servicio aeroportuario de la CCI podía basarse en estimaciones de tráfico ciertas. No obstante, Francia no ha aportado ningún documento que demuestre que, en el momento de la firma del contrato objeto de examen, Jet2 hubiera asumido compromisos formales o informales que hubieran ofrecido certidumbre al servicio aeroportuario de la CCI en lo que se refiere a los compromisos firmes de tráfico de dicha compañía con salida desde el aeropuerto de La Rochelle, más allá del primer año;

— Francia aplicó un factor de carga de plazas del 70 %, 71 % y 72 %, respectivamente, para los tres años, sin basarse en justificación económica fundamentada alguna, habida cuenta, en particular, de que el contrato supeditaba el pago de los servicios de *marketing* del primer año a un factor de carga de plazas significativamente inferior, del 60 %. No obstante, cualquier inversor prudente trataría de definir un método de estimación de las hipótesis de tráfico futuro.

(649) Por consiguiente, la Comisión considera que, a la luz de los elementos expuestos, no puede aceptarse la reconstrucción del plan de negocio del contrato celebrado el 4 de julio de 2008 aportada por Francia.

— *Reconstrucción, por parte de la Comisión, del plan de negocio del contrato de 4 de julio de 2008*

(650) La Comisión procedió a la reconstrucción del plan de negocio del contrato celebrado el 4 de julio de 2008, para lo que utilizó, además de los parámetros corregidos aplicables a todos los contratos, los siguientes parámetros específicos:

— una estimación del tráfico de 4 000 pasajeros el primer año y cero (o), para los dos últimos años. En efecto, como ya se ha indicado, ningún organismo de gestión de un aeropuerto prudente podría esperar un objetivo de tráfico sin ningún compromiso de la compañía aérea, ni siquiera informal. Por consiguiente, la Comisión limitó su evaluación al primer año;

— la estimación del factor de carga de plazas de los aviones, entendido como la media de los factores de carga de plazas observados para el tráfico efectuado por Ryanair durante los dos años anteriores al año en que se firmó el contrato (73 %). Un operador prudente habría podido basar sus estimaciones en el factor de carga de plazas real de una compañía que operara varias rutas desde el aeropuerto de La Rochelle. El factor de carga aplicado por la Comisión es, de hecho, superior al propuesto por Francia y, probablemente, superior al que un operador prudente podría esperar para una nueva ruta y una nueva compañía aérea con una reputación más limitada que la de Ryanair, establecida desde hace varios años en este aeropuerto;

— el uso de unos ingresos no aeronáuticos unitarios incrementales iguales a los utilizados para Ryanair (2,35 EUR en 2008; 2,40 EUR en 2009; y 2,45 EUR en 2010). Esta hipótesis, de naturaleza prudente, permite suponer de forma más lógica que todos los pasajeros tienen un comportamiento de compra común (independientemente de la compañía aérea utilizada).

(651) El resultado de la reconstrucción del plan de negocio del contrato de 4 de julio de 2008 que figura en el cuadro 19 indica que el valor actualizado neto de dicho contrato es negativo.

(652) Al igual que en el caso de los demás contratos, la Comisión también consideró prudente realizar un análisis de sensibilidad para comprobar la solidez de la reconstrucción del escenario central. Para ello, la Comisión duplicó los cambios de parámetros aplicados al grupo de contratos 1-A suscritos Ryanair, con la excepción de los siguientes parámetros:

— por lo que se refiere al número de rotaciones anuales, cualquier operador podría haber esperado, hipotéticamente, que Jet2 operase dos (2) rutas el primer año, pero también el segundo y el tercero;

— por lo que se refiere al factor de carga de plazas, la Comisión retomó las tarifas propuestas por Francia y mencionadas en el considerando 648;

— en cuanto a las tasas aeroportuarias, la Comisión aplicó los descuentos acordados contractualmente;

— y, por último, por lo que se refiere al importe de los servicios de *marketing*, la Comisión utilizó la suma de [...] EUR para los tres años del contrato, partiendo de la hipótesis de que se mantendrían dos rutas aéreas durante la totalidad del contrato.

(653) En este escenario alternativo, del cuadro 19 se desprende que el valor actualizado neto del contrato de 4 de julio de 2008, reconstruido de este modo, es ligeramente positivo (3 511 EUR). Habida cuenta de la combinación del carácter extremadamente optimista de las hipótesis formuladas (en particular, la disminución del 50 % de los costes de explotación incrementales y el aumento del 20 % de los ingresos no aeronáuticos) y el importe ligeramente positivo del valor actualizado neto reconstruido en este escenario alternativo, la Comisión considera que, con toda probabilidad, un operador prudente no habría optado por firmar el contrato de 4 de julio de 2008 con Jet2, habida cuenta del valor actualizado neto negativo del escenario central.

Cuadro 19

Valor actualizado neto del contrato de 4 de julio de 2008 suscrito con Jet2

(en miles de EUR)

	Valor actualizado neto		
Grupo de contratos de *marketing*	Escenario de Francia	Escenario central de la Comisión	Escenario alternativo de la Comisión
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Conclusión sobre la existencia de una ventaja

(654) Del análisis presentado en los considerandos 580 a 653 y, en particular, del cuadro 18 y del cuadro 19, se desprende que todos los contratos en virtud de los cuales se pagó una remuneración a Ryanair/AMS y a Jet2 en concepto de servicios de *marketing* tienen un valor actualizado neto negativo ([177]). Por consiguiente, y en virtud del considerando 531, se establece que cada uno de estos contratos confiere una ventaja en favor de Ryanair/AMS o de Jet2, según el caso. Por el contrario, tal y como indica el considerando 644, los contratos n.º 4 y n.º 5 no confieren una ventaja económica a Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Carácter selectivo de la ventaja en favor de Ryanair/AMS y Jet2

(655) Con excepción de los contratos de servicios aeroportuarios n.º 4 y n.º 5, celebrados con Ryanair, los contratos o grupos de contratos celebrados por la CCI con Ryanair/AMS y Jet2 prevén el pago de una remuneración a dichas compañías aéreas en concepto de los servicios de *marketing* que ofrecen. La remuneración de estos servicios de *marketing* es específica de la relación entre el aeropuerto y estas compañías aéreas, dado que se determina sobre la base de negociaciones privadas entre la CCI y cada compañía aérea y no sobre la base de precios aplicables a todas las compañías aéreas. Así pues, los contratos en cuestión, que incluyen condiciones específicamente acordadas entre el aeropuerto de La Rochelle y Ryanair/AMS y Jet2, tienen, por tanto, carácter selectivo.

(656) Por lo que se refiere a los contratos de servicios aeroportuarios n.º 4 y n.º 5, celebrados con Ryanair, tal y como se indica en el considerando 644, los citados contratos no pueden conferir una ventaja selectiva a Ryanair/AMS, en la medida en que las tarifas de las tasas aeronáuticas de estos contratos corresponden a los precios aplicables a todas las compañías aéreas, de acuerdo con la tarifa general aprobada por la Cocoeco.

([177]) Los contratos o grupos de contratos con una duración de varios años también presentan un valor actualizado neto negativo para cada año contractual.

7.2.1.7. Distorsión de la competencia y repercusión en la competencia y en los intercambios comerciales Estados miembros

(657) Cuando una ayuda financiera otorgada por un Estado miembro refuerza la posición de ciertas empresas frente a otras empresas que compiten con las primeras en el mercado interior, se ha de considerar que estas últimas resultan afectadas por dicha ayuda. Según jurisprudencia reiterada ([178]), para que una medida distorsione la competencia basta que el beneficiario de la ayuda compita con otras empresas en mercados abiertos a la competencia.

(658) Desde la entrada en vigor de la tercera fase de la liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993 ([179]), nada impide que las compañías aéreas comunitarias operen vuelos en rutas intracomunitarias y que se beneficien de la autorización de cabotaje ilimitado.

(659) Las ventajas recibidas por las compañías aéreas mediante los distintos contratos objeto del presente examen, y cuya existencia ha quedado demostrada anteriormente, han reforzado su posición frente a todas las demás compañías aéreas comunitarias, en competencia efectiva o potencial con dichas compañías aéreas en las rutas donde estas están presentes. De este modo, falsearon o amenazaron con falsear la competencia y afectaron a los intercambios comerciales dentro de la Unión.

7.2.1.8. Conclusión sobre la existencia de la ayuda

(660) Con excepción de los contratos de servicios aeroportuarios n.º 4 y 5 suscritos con Ryanair, todas las medidas constituidas por los grupos de contratos y modificaciones de los contratos celebrados con Ryanair/AMS (véase el cuadro 14) y Jet2 cumplen todos los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, por tanto, constituyen ayudas estatales.

7.2.2. *Carácter ilegal de las ayudas estatales*

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

7.2.3. *Compatibilidad de las ayudas con el mercado interior*

(662) De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ([180]) se desprende 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 no propuso ninguna posible base de compatibilidad, ni razonamiento alguno sobre el cual pudiera basarse una declaración de compatibilidad con el mercado interior. En particular, Francia nunca alegó que las medidas examinadas constituyeran ayudas de puesta en marcha compatibles con el mercado interior. Además, ningún tercero interesado intentó demostrar la compatibilidad de dichas medidas con el mercado interior.

(663) No obstante, la Comisión considera oportuno analizar, con carácter adicional, en qué medida estas ayudas podrían ser declaradas compatibles en virtud de su posible contribución a la apertura de nuevas rutas o nuevas frecuencias.

(664) La Comisión recuerda que las ayudas en cuestión están relacionadas con la creación de nuevas rutas aéreas, el aumento de las frecuencias en las rutas existentes o el mantenimiento de rutas que podían haberse parado. Por consiguiente, la Comisión considera que estas ayudas pueden considerarse ayudas de funcionamiento que pretenden fomentar el tráfico aéreo a partir de un aeropuerto regional. A este respecto, conviene recordar que 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.

([178]) Sentencia del Tribunal General de 30 de abril de 1998, Het Vlaamse Gewest (Comunidad flamenca)/Comisión, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Reglamentos (CEE) n.º 2407/92, (CEE) n.º 2408/92 y (CEE) n.º 2409/92 del Consejo (DO L 240 de 24.8.1992).

([180]) Véase la sentencia de 28 de abril de 1993, Italia/Comisión, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, apartado 20.

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

(665) Algunas de las medidas en cuestión (grupo de contratos 1-A y contrato B) fueron concedidas antes de la publicación de las Directrices de 2005, el 9 de diciembre de 2005 ([181]). Por lo que se refiere a la compatibilidad de las ayudas concedidas antes de dicha fecha, el apartado 85 de las Directrices de 2005, así como el apartado 174 de las Directrices de 2014 remiten a las normas aplicables en el momento en que se concedió la ayuda.

(666) Antes de la adopción de las Directrices de 2005, la Comisión adoptó las Directrices de 1994 ([182]). 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 saturación 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 existían. Por consiguiente, la Comisión considera que las Directrices de 1994 tampoco son aplicables al caso que nos ocupa. Así pues, la Comisión debe, en principio, examinar la compatibilidad de las ayudas en cuestión directamente sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(667) A este respecto, procede señalar que la valoración de la Comisión en cuanto a este tipo de ayudas estatales se ha ido perfeccionando 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.

(668) Así, en la Decisión relativa al aeropuerto de Manchester, de junio de 1999 ([183]), 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 en tanto que medidas destinadas a fomentar nuevas rutas.

(669) A continuación, en la Decisión 2004/393/CE, relativa al aeropuerto de Charleroi ([184]), 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» ([185]). La Comisión determinó entonces algunas condiciones para poder declarar compatibles esas ayudas de funcionamiento, en particular:

— la ayuda debe contribuir al desarrollo económico de un aeropuerto regional mediante un aumento neto del tráfico en nuevas rutas ([186]);

— la ayuda debe ser necesaria, en el sentido de que no se refiere a una ruta ya explotada por la misma compañía, por otra compañía, o a una ruta similar ([187]);

— la ayuda debe tener un efecto incentivador, en el sentido de que debe contribuir al desarrollo de una actividad que, después de un período determinado, pueda llegar a ser rentable, lo que implica que la duración de la ayuda sea limitada ([188]);

— la ayuda debe ser proporcional, es decir, el importe debe vincularse al incremento neto del tráfico ([189]);

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

([181]) Véase la sección 3.2.2.1

([182]) 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).

([183]) Decisión de 26 de mayo de 1999 relativa a la ayuda estatal NN 109/98, Aeropuerto de Manchester (DO C 65 de 13 de marzo de 2004).

([184]) 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). Esta Decisión fue anulada por la sentencia de 17 de diciembre de 2008, Ryanair Ltd/Comisión, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. No obstante, refleja la evolución de la evaluación de la Comisión sobre las ayudas en cuestión.

([185]) Decisión 2004/393/CE, considerando 279.

([186]) Véanse los considerandos 283 a 297.

([187]) Véanse los considerandos 288 a 309.

([188]) Véanse los considerandos 311 a 317.

([189]) Véanse los considerandos 318 a 325.

(670) Por otra parte, en el apartado 234 de la Decisión de incoación, la Comisión indicó que tenía intención de examinar la compatibilidad de esas ayudas a la luz del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y ni Francia ni ningún tercero interesado se opusieron a este planteamiento.

(671) Las ayudas estatales a las compañías aéreas, al igual que cualquier otra ayuda estatal, deben ser necesarias para facilitar el desarrollo de una actividad económica y proporcionadas a ese objetivo, con el fin de ser declaradas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(672) En conclusión, la Comisión considera que, en el presente caso, procede examinar la compatibilidad del grupo de contratos 1-A y del contrato B a la luz de los principios generales anteriormente mencionados.

(673) Así pues, la Comisión va a proceder al estudio de la compatibilidad de dichas medidas a la luz de los criterios anteriores y de la jurisprudencia ([190]).

— *Contribución al desarrollo económico de un aeropuerto regional de pequeño tamaño mediante un aumento neto del tráfico en nuevas rutas*

(674) El grupo de contratos 1-A y el contrato B están vinculados a la apertura de una nueva ruta, pero también al mantenimiento de la ruta existente hacia Londres (Stansted). Estos contratos han contribuido, por tanto, a un aumento neto del tráfico desde el aeropuerto de La Rochelle, con el objetivo adicional de contribuir al mantenimiento de la línea existente hacia Londres (Stansted).

— *Las medidas no se refieren a una ruta ya explotada por la misma compañía, por otra, o a una ruta similar*

(675) El grupo de contratos 1-A y el contrato B no se referían únicamente a la apertura de nuevas rutas, sino al mantenimiento de la ruta existente hacia Londres (Stansted). A este respecto, la Comisión señala que, con fecha de 10 de abril de 2003, Ryanair adquirió Buzz, que ya explotaba esta ruta desde el 1 de abril de 2001, en virtud del contrato de 8 de noviembre de 2002, mencionado en el apartado 3.2.2.3. Además, el contrato B se refiere dicha ruta, con destino Londres (Stansted), ya explotada por Ryanair en virtud del grupo de contrato 1-A. Por tanto, el grupo de contratos 1-A y el contrato B no cumplen el criterio en virtud del cual, la medida no debe referirse a una ruta ya explotada o a una ruta similar.

— *Las medidas están limitadas en el tiempo y afectan a rutas que puedan llegar a ser rentables*

(676) Cuando Buzz abrió la ruta La Rochelle-Londres (Stansted) en 2001, ninguna compañía aérea explotaba esta ruta. En el momento de la firma del grupo de contratos 1-A, Buzz llevaba explotando la ruta en cuestión desde hacía casi dos (2) años, en virtud del contrato de 8 de noviembre de 2002, pero este contrato no preveía ninguna compensación en concepto de servicios de *marketing*. En cambio, los contratos posteriores al grupo de contratos 1-A, que regulan las condiciones de explotación de esta ruta, a saber, el contrato B (que expiraba a finales de abril de 2006), el grupo de contratos 2-3-C-D (que expiraba en 2009), el grupo de contratos G-H-I-J (que expiraba a finales de 2011) y el grupo de contratos 6-K (que expiraba a finales de marzo de 2013), preveían una compensación (en forma de pagos por servicios de *marketing*) en favor de Ryanair/AMS. Así pues, la ruta en cuestión se financió, durante un período de diez (10) años y siete (7) años, respectivamente, a partir de la fecha de vencimiento del grupo de contratos 1-A y del contrato B. Este período adicional resulta especialmente significativo. Además, la Comisión hace notar la ausencia de otras compañías aéreas en esta ruta.

(677) Por otra parte, la Comisión observa que Francia no ha facilitado ningún estudio de viabilidad sobre las distintas rutas y frecuencias contempladas en el grupo de contratos 1-A y el contrato B. Así pues, 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 estas rutas y frecuencias pudieran ser viables sin ayudas en un futuro más o menos próximo. Cabe señalar, además, que el grupo de contratos 1-A y el contrato B se referían a distintas rutas, algunas de las cuales ni siquiera estaban definidas aún en el momento de la celebración de los contratos, lo que confirma que las autoridades interesadas no disponían de ningún elemento que les garantizase la viabilidad de dichas rutas.

([190]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 22 de septiembre de 2020, C-594/18 P, República de Austria /Comisión, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 20.

(678) La Comisión subraya, por último, que los elementos presentados por las autoridades francesas sobre las repercusiones económicas de las rutas aéreas operadas por Ryanair analizan las características de la clientela de Ryanair y el impacto que puede 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.

(679) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que el grupo de contratos 1-A y el contrato B no cumplen el criterio con arreglo al cual las medidas deben limitarse en el tiempo y referirse a rutas potencialmente rentables.

— *El importe de las medidas está vinculado al incremento neto del tráfico*

(680) Los importes de la ayuda previstos en el grupo de contratos 1-A y en el contrato B no están vinculados al incremento del tráfico, ya que hacen referencia a la apertura de nuevas rutas. No obstante, la citada apertura reviste carácter meramente hipotético y el contrato se refiere principalmente al mantenimiento de la ruta preexistente a Londres (Stansted). Por consiguiente, la Comisión considera que el grupo de contratos 1-A y el contrato B no cumplen el criterio de vinculación entre el importe de las medidas y el incremento neto del tráfico.

— *Las medidas se han concedido de forma transparente y no discriminatoria, y no se han combinado con otros tipos de ayudas*

(681) Según Francia, la CCI encargó que se realizaran investigaciones en el pasado sobre las ofertas de servicios de marketing en el sitio web de varias empresas, que le llevaron a determinar que el tipo de servicios ofrecido por AMS era el más adecuado para sus necesidades y su estrategia. La CCI considera que el resto de compañías aéreas, distintas de Ryanair, que representan una parte minoritaria del tráfico del aeropuerto de La Rochelle, no podían ofrecer un sustituto válido del sitio web de Ryanair, operador de referencia del aeropuerto.

(682) Así pues, parece que las ayudas resultantes del grupo de contratos 1-A y del contrato B fueron negociadas bilateralmente, sin transparencia ninguna y sin un proceso que garantizase la ausencia de discriminación, como un concurso público. Por tanto, esas ayudas no cumplen el criterio de transparencia y no discriminación.

(683) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que las ayudas estatales resultantes del grupo de contratos 1-A y del contrato B no pueden declararse compatibles con el mercado interior.

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

(684) En la medida en que las Directrices de 2005 constituyen el marco de referencia aplicable desde su entrada en vigor hasta la adopción de las Directrices de 2014, la Comisión considera que deben aplicarse las Directrices de 2005 a las demás medidas de ayuda en cuestión. En efecto, la Comisión está obligada a respetar las Directrices que adopta, excepto si son contrarias al Tratado, lo que ni Francia ni Ryanair, ni Jet2 han alegado ni demostrado.

(685) Por consiguiente, la Comisión considera que procede examinar la compatibilidad de las medidas de ayuda siguientes, a la luz de las Directrices de 2005 y de la jurisprudencia ([191]):

— el grupo de contratos 2-3-C-D;

— el contrato E;

— el contrato F;

— el grupo de contratos G-H-I-J;

— el grupo de contratos 6-K;

— el contrato L;

— el grupo de contratos 7-M;

— el contrato N;

— el contrato celebrado con Jet2 el 4 de julio de 2008.

([191]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 22 de septiembre de 2020, C-594/18 P, República de Austria /Comisión, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 20.

(686) Las ayudas estatales a las compañías aéreas, al igual que cualquier otra ayuda estatal, deben ser necesarias para facilitar el desarrollo de una actividad económica y proporcionadas a ese objetivo, con el fin de 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.

(687) Las Directrices de 2005 establecen, en primer lugar, que las comunicaciones y demás disposiciones de la Comisión en materia de ayudas regionales únicamente pueden permitir que las ayudas de funcionamiento a las compañías aéreas (como las ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas) se declaren compatibles, 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 ([192]). Como el aeropuerto de La Rochelle no está situado en una región de este tipo, esta excepción no es de aplicación.

(688) En segundo lugar, las Directrices de 2005 señalan que los aeropuertos más pequeños, a menudo, carecen del volumen de pasajeros necesario para alcanzar el tamaño crítico y el umbral de rentabilidad, por lo que las compañías aéreas no están siempre dispuestas, sin incentivos, a asumir el riesgo que supone la apertura de rutas desde aeropuertos desconocidos y que no han sido probados. Por este motivo, según las Directrices de 2005, la Comisión podrá aceptar que se concedan temporalmente ayudas públicas a las compañías aéreas en determinadas condiciones, si ello las incita a crear nuevas rutas o frecuencias a partir de aeropuertos regionales y les permite atraer un volumen de pasajeros que les permitirá, después de un período determinado, alcanzar el umbral de rentabilidad ([193]).

(689) Las condiciones de compatibilidad específicas se encuentran en el apartado 79 de las Directrices de 2005. La Comisión considera que no se cumplen varias de estas condiciones de compatibilidad, a saber:

— *Viabilidad futura y reducción progresiva (criterio d), ausencia de un plan de negocio (criterio i) y duración e intensidad de la medida (criterio f)*

(690) Ninguna de las diferentes medidas en cuestión fue concebida, en su estructura, para garantizar un importe de ayuda decreciente y limitado a un determinado porcentaje de los costes subvencionables, que no figuran en los contratos en cuestión o según le consta a la Comisión, en cualquier otro documento de que la CCI habría podido disponer en el momento en que se celebraron los contratos.

(691) Además, de los documentos del caso no se desprende que se haya presentado previamente un plan de negocio para determinar la viabilidad a largo plazo de dichas medidas. Así pues, a falta de cualquier otro elemento en favor de la tesis contraria, la Comisión concluye que las ayudas en cuestión no han sido concedidas para rutas potencialmente viables sin ayuda. Además, la sucesión de las medidas de ayuda en favor de las rutas hacia Londres (Stansted) y Bruselas (Charleroi) (desde 2003), hacia Dublín (desde 2006), hacia Oslo (desde 2010) y hacia Oporto (desde 2011) sugiere que Ryanair no operaría tales rutas si dejaran de ser subvencionadas.

(692) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión llega a la conclusión de que ninguna de las medidas de que se trata cumple las condiciones antes mencionadas.

— *Relación con las nuevas rutas o frecuencias adicionales en rutas ya existentes (criterio c)*

(693) La Comisión observa que los contratos en cuestión se celebraron, en ciertas ocasiones, con el fin de abrir nuevas rutas, pero principalmente con vistas a mantener las rutas existentes:

— Por lo que se refiere al contrato C, el considerando 89 señala que, en virtud de este contrato, Ryanair únicamente se comprometía a explotar una ruta entre La Rochelle y Londres (Stansted) al año, con un mínimo de 95 000 pasajeros al año. Sin embargo, tal y como se desprende de los considerandos 82 y 85, los contratos A y B ya se refieren a la ruta diaria entre Londres (Stansted)-La Rochelle. En su estimación del tráfico para el grupo de contratos 1-A y para el contrato B, la Comisión calculó que el tráfico anual en esta ruta nunca superaría los 86 000 pasajeros. Así pues, en el caso de las citadas medidas, la Comisión considera se cumple el criterio c).

— Por lo que se refiere al contrato D, el considerando 92 establece que, en virtud de dicho contrato, Ryanair se comprometía a explotar una (nueva) ruta anual entre La Rochelle y Dublín, con un mínimo de 45 000 pasajeros al año. Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, se cumple el criterio c).

([192]) Directrices de 2005, apartado 27.
([193]) Directrices de 2005, apartados 71 y 74.

— Por lo que se refiere al contrato G, el considerando 96 establece que Ryanair se comprometía, en virtud de dicho contrato, a explotar una ruta anual entre La Rochelle y Dublín, con un mínimo de 53 000 pasajeros al año, es decir, un aumento del tráfico de 8 000 pasajeros en comparación con el contrato D. Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, se cumple el criterio c).

— Por lo que se refiere al contrato H, el considerando 99 establece que, en virtud de dicho contrato, Ryanair se comprometía a explotar una nueva ruta anual entre La Rochelle y Bruselas (Charleroi), con un mínimo de 9 000 pasajeros al año y de 16 000 pasajeros los años siguientes. Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, se cumple el criterio c).

— Por lo que se refiere al contrato I, el considerando 102 establece que, en virtud de dicho contrato, Ryanair se comprometía a explotar una ruta anual entre La Rochelle y Dublín, con un mínimo de 17 000 pasajeros al año. Sin embargo, en virtud del anterior contrato D, Ryanair ya explotaba esta ruta pero con un objetivo de tráfico más elevado (45 000 pasajeros al año). Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, no se cumple el criterio c).

— Por lo que se refiere al contrato K, Ryanair se comprometía, como se recoge en el considerando 106, a explotar una nueva ruta hacia Noruega. El contrato de servicios aeroportuarios n.º 6 que, según la Comisión, constituye una medida única junto con contrato K [véase la sección 7.2.1.5(b)(4)], indica, como se recuerda en el considerando 78, que Ryanair no contrajo ninguna obligación en términos de frecuencia, pero asumió los siguientes compromisos de tráfico: 53 000 pasajeros, en el caso de la ruta con destino Londres (Stansted); 17 000 pasajeros, en el caso de la ruta con destino Dublín; 17 000 pasajeros, en el caso de la ruta con destino Bruselas (Charleroi); y 17 000 pasajeros, en el caso de la ruta con destino Oslo (Rygge). La Comisión observa que estos compromisos son estables en el caso de la ruta con destino Dublín, con un aumento muy ligero en el caso de la ruta hacia Bruselas (Charleroi) (1 000 pasajeros, es decir, en torno a un 6 % más), pero un descenso muy acusado para la ruta con destino Londres (Standsted) (- 28 000 pasajeros en comparación con el objetivo de 95 000 pasajeros establecido en el Contrato C, es decir, un descenso del 30 %). Sin embargo, la inclusión de una nueva ruta con destino Noruega, con un nivel de tráfico de 17 000 pasajeros, no compensa la disminución del tráfico total agregado del contrato K (- 10 000 pasajeros ([194])). Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, no se cumple el criterio c).

— Por lo que se refiere al contrato L, Ryanair se comprometía, como se indica en el considerando 110, a explotar una nueva ruta a Cork. Sin embargo, Ryanair no contrajo ninguna obligación de tráfico o frecuencia para esta ruta. Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de esta medida, no se cumple el criterio c).

— Los contratos E, F, J, M y N no contemplaban ningún compromiso de tráfico o frecuencia. Así pues, en el caso de las citadas medidas, la Comisión considera que no se cumple el criterio c).

(694) Por consiguiente, de lo anterior se desprende que el criterio c) solo se cumple en el caso de los contratos C, D, G y H.

— *Compensación de los costes adicionales a la puesta en marcha (criterio e)* ([195])

(695) La Comisión considera que este criterio no se ha cumplido para ninguna de las medidas en cuestión. En efecto, los importes abonados por la CCI no están pensados como importes destinados a representar una fracción de los costes adicionales de puesta en marcha que, por lo que sabe la Comisión, nunca han sido objeto de estimaciones facilitadas a la CCI por Ryanair/AMS o Jet2.

— *Relación con el desarrollo de la línea (criterio g)* ([196])

(696) La Comisión observa que los contratos de servicios de *marketing* firmados con Ryanair y Jet2 no tienen por objeto el desarrollo de los niveles de tráfico en términos de número de pasajeros alcanzados por estas dos compañías. Es cierto que algunos de estos contratos son concomitantes con la apertura de determinadas rutas y que algunos de ellos pueden prever compromisos en términos de frecuencia o de número de pasajeros, tal como se establece en las secciones 3.2.2.1 y 3.2.2.2. Sin embargo, la Comisión hace constar que los citados compromisos en términos de

([194]) La variación global del compromiso de tráfico inducida por el contrato K, calculada sobre la variación del tráfico individual específico de cada ruta, es igual a: 0 + 1 000 - 280 000 + 17 000 = - 10 000 pasajeros.

([195]) La cuantía de la ayuda debe estar vinculada estrechamente a los costes suplementarios de puesta en marcha, que están vinculados a la apertura de la nueva ruta o frecuencia que el operador no tendría que soportar en el caso de una explotación normal.

([196]) El pago de la ayuda debe vincularse a la evolución real del número de pasajeros transportados.

tráfico permanecen fijos durante toda la duración de los contratos y que los contratos no incluyen un verdadero mecanismo de incentivos en pos del aumento del tráfico (*incentive scheme*) equivalente al contemplado en casos similares examinados recientemente por la Comisión ([197]). Así pues, no existe descuento ni penalización alguna que sancione el nivel real de desarrollo del tráfico. Por tanto, los importes de las ayudas abonadas a estas empresas no están vinculados con el desarrollo efectivo de las rutas. Así pues, la Comisión considera que ninguna de las medidas en cuestión cumple este criterio.

— *Adjudicación no discriminatoria (criterio h)* ([198])

(697) 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.

(698) Por tanto, no se cumple el criterio establecido en la letra h).

(699) A la luz de todos los elementos mencionados, la Comisión considera que ninguna de las ayudas ilegales concedidas a Ryanair/AMS y Jet2 mediante los contratos objeto del presente examen cumple todos los criterios previstos en las Directrices de 2005. Así pues, las ayudas resultantes de las siguientes medidas son incompatibles con el mercado interior:

— el grupo de contratos 2-3-C-D;

— el contrato E;

— el contrato F;

— el grupo de contratos G-H-I-J;

— el grupo de contratos 6-K;

— el contrato L;

— el grupo de contratos 7-M;

— el contrato N;

— el contrato celebrado con Jet2 el 4 de julio de 2008.

8. **CONCLUSIONES**

(700) A la luz de lo anterior, la Comisión considera, en primer lugar, que las subvenciones relativas a las misiones soberanas abonadas al aeropuerto de La Rochelle y la supuesta subfacturación de los servicios proporcionados por el servicio general de la CCI al aeropuerto, entre 2006 y 2012, no constituyen ayudas estatales.

(701) La Comisión constata, asimismo, que Francia ejecutó ilegalmente las subvenciones de equipamiento abonadas entre 2001 y 2006, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. No obstante, dichas subvenciones de equipamiento son ayudas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

(702) A continuación, la Comisión hace constar que Francia ejecutó ilegalmente varias medidas de ayuda al funcionamiento en favor del aeropuerto de La Rochelle (subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la CCI al aeropuerto de La Rochelle entre 2001 y 2005, anticipos reembolsables recibidos por el aeropuerto de La Rochelle y subvenciones de las entidades locales destinadas a contribuir a la promoción del aeropuerto de La Rochelle), infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE. No obstante, las diferentes medidas de ayuda al funcionamiento son ayudas compatibles con el mercado interior sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

([197]) De modo que, tal y como se establece en el considerando 99 de la Decisión de la Comisión en materia del aeropuerto de Nîmes, citada en la nota 12, el contrato en cuestión contenía «un sistema de incentivos para el desarrollo del tráfico, o *incentive scheme*. Este se basa en el pago por la CCI de una contribución de 5,50 EUR por pasajero (del primer pasajero al número 49 999), de 6,50 EUR por pasajero (del pasajero número 50 000 al 99 999) y de 10 EUR (del pasajero número 100 000 al 129 999). Asimismo, el contrato incluye una penalización que deberá pagar Ryanair de 5,65 EUR por pasajero si el número de pasajeros es inferior a 71 000».

([198]) Cualquier 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

(703) Por otra parte, la Comisión constata que, con excepción de los contratos de servicios aeroportuarios 4 y 5 suscritos con Ryanair, los distintos contratos de servicios aeroportuarios y de *marketing* celebrados entre la CCI y Ryanair, AMS y Jet2, 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.

(704) Por último, la Comisión señala que la exención del pago de la tasa de balizamiento por parte de Ryanair no implica la concesión de una ayuda estatal. Del mismo modo, la Comisión concluye que las compañías Flybe, Aer Arann, Buzz y easyJet no han recibido ayudas estatales para sus operaciones en el aeropuerto de La Rochelle.

9. **RECUPERACIÓN**

(705) Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, cuando la Comisión comprueba que una ayuda es incompatible con el mercado interior, la Comisión debe ordenar al Estado miembro interesado que suprima o modifique dicha ayuda ([199]).

(706) De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 2015/1589 del Consejo ([200]), «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 recuperación es restablecer la situación anterior al pago de la ayuda en el mercado interior ([201]). A este respecto, el Tribunal de Justicia considera que el objetivo se ha alcanzado cuando los beneficiarios han reembolsado los importes concedidos ilegalmente, en forma de ayuda, más los intereses sobre el importe de la ayuda concedida, anulando así la ventaja de que disfrutaban sobre sus competidores. De esta manera queda restablecida la situación anterior al pago de la ayuda ([202]).

(707) 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.

(708) En consecuencia, Francia deberá adoptar todas las medidas necesarias para recuperar de Ryanair, AMS y Jet2 las ayudas concedidas ilegalmente mediante los contratos en cuestión.

(709) El cuadro 20, que figura a continuación, recoge los importes abonados, según Francia, por la CCI a Ryanair/AMS hasta 2011, en concepto de servicios de *marketing*.

Cuadro 20

Importes abonados a Ryanair/AMS y Jet2 entre 2003 y 2013

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

(710) El cuadro 20 presenta únicamente los importes que componen la totalidad de los pagos efectuados, con carácter anual, en virtud de los diferentes contratos de servicios de *marketing*. Sin embargo, Francia no ha facilitado ningún cuadro que establezca la correspondencia entre los importes contractuales previstos y los importes anuales efectivamente abonados en virtud de cada contrato.

([199]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1973, Comisión/Alemania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, apartado 13.

([200]) Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

([201]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, C-278/92, C-279/92 y C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, apartado 75.

([202]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, apartados 64 y 65.

(711) Por consiguiente, los importes de la ayuda que deben recuperarse se han de determinar del siguiente modo:

— El cálculo del importe que debe recuperarse se ha de llevar a cabo para cada una de las medidas de ayuda incompatibles mencionadas en el considerando 699. Para cada una de las medidas examinadas, el importe de la ayuda corresponde al valor actualizado neto de cada medida, calculado como la suma de los flujos de tesorería incrementales anuales actualizados, tal como se indica en el cuadro 15.

— Habida cuenta de que Francia no ha podido presentar una reconstrucción convincente del valor actualizado neto para cada una de las medidas, la reconstrucción propuesta por la Comisión (sobre la base del escenario central) debe servir de base para el cálculo del importe de ayuda que debe recuperarse.

(712) A fin de tener en cuenta la ventaja efectiva recibida por la compañía aérea y sus filiales, en aplicación de los contratos, Francia podrá ajustar los importes mencionados en el considerando anterior de la siguiente manera:

— Francia podrá ajustar el importe de los costes aeronáuticos incrementales tenidos en cuenta en el cálculo, sobre la base de las pruebas de los pagos reales efectuados que Francia deberá facilitar.

— Francia habrá de tener en cuenta la posible diferencia entre, por una parte, los pagos efectuados por la compañía aérea en virtud de los contratos de servicios aeroportuarios, tal y como se constataron *a posteriori*, y, por otra, los flujos previstos (*ex ante*) correspondientes a dichas partidas de ingresos. Estos ajustes deben llevarse a cabo sobre la base de los justificantes de los pagos efectivamente realizados, que Francia deberá aportar.

— Francia habrá de tener en cuenta la posible diferencia entre, por una parte, los pagos efectuados en concepto de *marketing*, constatados *a posteriori*, en favor de la compañía aérea o de sus filiales, en virtud del contrato de servicios de *marketing* y, por otra, los correspondientes costes de *marketing* previstos (*ex ante*). Estos ajustes deben llevarse a cabo sobre la base de los justificantes de los pagos efectivamente realizados, que Francia deberá aportar.

— Francia habrá de tener en cuenta la posible diferencia entre, por una parte, la duración prevista (*ex ante*) de los distintos contratos (servicios aeroportuarios y servicios de *marketing*) y, por otra, la duración real de dichos contratos. En efecto, en caso de rescisión anticipada de determinados contratos, la compañía aérea no recibió, en principio, ningún pago en virtud de dichos contratos ni se benefició, en principio, del acceso a las infraestructuras aeroportuarias ni a los servicios de asistencia en tierra en aplicación de dichos contratos. Estos ajustes deben llevarse a cabo sobre la base de los justificantes de los pagos efectivamente realizados, que Francia deberá aportar.

(713) Tal y como se explicó en el considerando 451, 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 conjuntamente, deben considerarse como una única transacción entre esa entidad y la CCI. 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 entre 2003 y 2011 (antes de la fecha de adopción de la Decisión de incoación mencionada en el considerando 4, es decir, el 8 de febrero de 2012). En cambio, solo Ryanair es responsable de restituir la ayuda inherente al grupo de contratos 1-A o al contrato B, ya que dichos contratos fueron celebrados directamente entre la CCI y Ryanair, sin intervención de AMS en esta transacción.

(714) La ayuda que debe recuperarse de Jet2 debe seguir los principios metodológicos establecidos en los considerandos 711 a 713. Dado que el importe de la ayuda que debe recuperarse de Jet2 no puede superar los 200 000 EUR, no puede excluirse que el importe de la ayuda sea inferior al límite máximo de exención del Reglamento *de minimis* ([203]). Sin embargo, ni las autoridades francesas ni las partes interesadas invocaron la posible aplicación de este Reglamento durante el procedimiento de investigación formal.

(715) Las autoridades francesas deberán recuperar los importes mencionados en un plazo de cuatro (4) meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

([203]) Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* (DO L 352 de 24.12.2013, p. 1).

(716) 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 ([204]), de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n.º 794/2004, modificado por el Reglamento (UE) 2015/2282 de la Comisión ([205]). Dado que en el presente caso, los flujos que integran dichas ayudas son complejos y se abonan en distintos momentos a lo largo del año e incluso de forma continuada para determinadas categorías de ingresos, la Comisión estima aceptable, para el cálculo de los intereses de recuperación, considerar que el momento del pago de las ayudas en cuestión se sitúa a finales de año, es decir, a 31 de diciembre de cada año afectado.

(717) 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 ([206]) del TFUE.

(718) 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. Los anticipos reembolsables concedidos por el servicio general de la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle a su servicio aeroportuario de 2001 a 2012 son ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Estas ayudas estatales fueron concedidas ilegalmente por Francia, infringiendo el artículo 108, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. La subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle a su servicio aeroportuario entre 2001 y 2005 constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Esta ayuda estatal fue concedida ilegalmente por Francia, infringiendo el artículo 108, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3. Las contribuciones financieras concedidas por el departamento de Charente Marítimo, la comunidad de municipios de La Rochelle y la región de Poitou-Charentes al aeropuerto de La Rochelle en aras de contribuir a las acciones de promoción aplicadas por el aeropuerto de La Rochelle constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Estas ayudas estatales fueron concedidas ilegalmente por Francia, infringiendo el artículo 108, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. Los anticipos de tesorería concedidos por el servicio general del Consejo General de Charente Marítimo, el Consejo regional de Poitou-Charentes, la comunidad de municipios de La Rochelle y el FEDER entre 2001 y 2005 constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Estas ayudas estatales fueron concedidas ilegalmente por Francia, infringiendo el artículo 108, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

5. La remuneración de los servicios prestados al aeropuerto de Rochefort/Saint-Agnant por la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

([204]) Véase el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 2015/1589, citado en la nota 175.

([205]) Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 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), y Reglamento (UE) 2015/2282 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2015, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 794/2004, en lo que respecta a los formularios de notificación y a las fichas de información (DO L 325 de 10.12.2015, p. 1).

([206]) Véase, por ejemplo, la sentencia de 2 de febrero de 1989, Comisión/Alemania, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, apartado 9, así como la sentencia de 4 de abril de 1995, Comisión/Italia, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, apartado 17.

6. La presunta subfacturación de los servicios prestados por el servicio general de la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle a su servicio aeroportuario entre 2006 y 2012 no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

7. Las subvenciones concedidas por el FIATA, destinadas a cubrir las denominadas misiones soberanas del aeropuerto de La Rochelle no constituyen una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

8. Las ayudas estatales contempladas en los apartados 1 a 4 del presente artículo son compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, letra c) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2

1. Los contratos de servicios aeroportuarios celebrados entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair, a su servicio aeroportuario, entre el 1 de febrero de 2007 y el 13 de enero de 2010, respectivamente, no constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. El contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Aer Arann relativo a la ruta de Cork (Irlanda) no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3. El contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Flybe el 18 de marzo de 2009, relativo a la ruta de Glasgow (Escocia), no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. Las acciones de promoción y los gastos de comunicación relativos a la compañía Buzz, recogidos en el informe de la CRC, no constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

5. Los supuestos servicios de *marketing* abonados a la compañía easyJet y que se recogen en el informe de la CRC no constituyen una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 3

1. Las siguientes medidas, que incluyen ayudas estatales 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, son incompatibles con el mercado interior;

a) el contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 10 de octubre de 2003 y el contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 1 de diciembre de 2003;

b) el contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 1 de enero de 2004;

c) los contratos de servicios aeroportuarios celebrados entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 1 de mayo de 2006 y los contratos de servicios de *marketing* celebrados entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 1 de abril de 2006;

d) la modificación, de 1 de junio de 2007, del contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 1 de abril de 2006;

e) el contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 21 de septiembre de 2007;

f) los contratos de servicios de *marketing* celebrados entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 17 de septiembre de 2009;

g) la modificación, de 1 de febrero de 2010, del contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 13 de enero de 2010 y el contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 25 de febrero de 2010;

h) la modificación, de 23 de junio de 2010, del contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 25 de febrero de 2010;

i) la modificación, de 28 de febrero de 2011, del contrato de servicios aeroportuarios celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Ryanair el 13 de enero de 2010 y la modificación, de 11 de febrero de 2011, del contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 25 de febrero de 2010;

j) la modificación, de 11 de febrero de 2011, del contrato de servicios de *marketing* celebrado entre la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle y Airport Marketing Services el 25 de febrero de 2010.

2. La ayuda estatal concedida ilegalmente por Francia en favor de Jet2, 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 4 de julio de 2008 por la Cámara de Comercio e Industria de La Rochelle con Jet2 es incompatible con el mercado interior.

Artículo 4

1. Francia procederá a recuperar de los beneficiarios las ayudas estatales mencionadas en el artículo 3. Ryanair y Airport Marketing Services están obligados, conjunta y solidariamente, a devolver las ayudas estatales mencionadas en el artículo 3, apartado 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.

3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n.º 794/2004 y con el Reglamento (CE) n.° 271/2008 que modifica el Reglamento (CE) n.° 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 5

1. La recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 3 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 6

1. En el plazo de dos (2) 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 4;

b) el cálculo de los intereses de recuperación;

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 3. 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 la ayuda y los intereses ya recuperados de los beneficiarios.

Artículo 7

La destinataria de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 26 de julio de 2022.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión