



### Sumario

#### II *Actos no legislativos*

##### ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Decisión (UE) 2015/1339 del Consejo, de 13 de julio de 2015, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, de la enmienda de Doha al Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo** ..... 1
- Enmienda de Doha al Protocolo de Kioto ..... 6
- ★ **Decisión (UE) 2015/1340 del Consejo, de 13 de julio de 2015, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático** ..... 15
- Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ..... 17

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento Delegado (UE) 2015/1341 de la Comisión, de 12 de marzo de 2015, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 1236/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental** ..... 32
- ★ **Reglamento Delegado (UE) 2015/1342 de la Comisión, de 22 de abril de 2015, que modifica la metodología para la clasificación de productos por actividades que figura en el anexo A del Reglamento (UE) n° 549/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>** ..... 35

(<sup>1</sup>) Texto pertinente a efectos del EEE

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1343 de la Comisión, de 3 de agosto de 2015, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas .....	37
---	----

## DECISIONES

★ Decisión (UE) 2015/1344 de la Comisión, de 1 de octubre de 2014, relativa a la ayuda estatal asunto SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) — Presunta ayuda a Ryanair Ltd y el aeropuerto de Västerås [notificada con el número C(2014) 6832] <sup>(1)</sup> .....	40
★ Decisión de Ejecución (UE) 2015/1345 de la Comisión, de 31 de julio de 2015, sobre la publicación en el <i>Diario Oficial de la Unión Europea</i> de las referencias de las normas relativas a los cordones y cuerdas ajustables en ropa infantil, los capazos y soportes, las barreras de seguridad y los cambiadores para uso doméstico, de conformidad con la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> .....	73

---

## Corrección de errores

★ Corrección de errores de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos (DO L 330 de 15.11.2014) .....	75
---	----

---

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

## II

(Actos no legislativos)

## ACUERDOS INTERNACIONALES

### DECISIÓN (UE) 2015/1339 DEL CONSEJO

de 13 de julio de 2015

**relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, de la enmienda de Doha al Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 6, párrafo segundo, letra a),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) En la Conferencia sobre el Cambio Climático de Doha, celebrada en diciembre de 2012, las Partes en el Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático («el Protocolo de Kioto») adoptaron la enmienda de Doha, por la que se establece un segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto, del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2020 («la enmienda de Doha»). La enmienda de Doha modifica el anexo B del Protocolo de Kioto, presentando nuevos compromisos de reducción jurídicamente vinculantes para las Partes mencionadas en dicho anexo durante el segundo período de compromiso, modificando y estableciendo disposiciones sobre la aplicación por las Partes de los compromisos de reducción durante el segundo período de compromiso.
- (2) La Unión y sus Estados miembros aprobaron la enmienda de Doha como parte de un paquete según el cual las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático («la Convención») acordaban aprobar, a más tardar en 2015, un protocolo, otro instrumento jurídico o una conclusión acordada con validez jurídica en el marco de la Convención que sea aplicable a todas las Partes, y que debería entrar en vigor y aplicarse a partir de 2020. Las negociaciones sobre ese instrumento jurídicamente vinculante están en curso en el Grupo de trabajo *ad hoc* sobre la Plataforma de Durban para una Acción Reforzada.
- (3) La enmienda de Doha está sujeta a la aceptación por las Partes en el Protocolo de Kioto, y entrará en vigor, para las Partes que la hayan aceptado, a los noventa días de la fecha de recepción, por el depositario de la Convención, de un instrumento de aceptación de al menos tres cuartos de las Partes en el Protocolo de Kioto. Es necesario un total de 144 instrumentos de aceptación para la entrada en vigor de la enmienda de Doha.
- (4) En sus conclusiones de 9 de marzo de 2012, el Consejo acordó proponer un compromiso cuantificado conjunto de reducción de emisiones del 20 % para la Unión y sus Estados miembros en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto. Ese compromiso se determinó sobre la base de las emisiones totales de gases de efecto invernadero autorizadas durante el período 2013-2020 en virtud del paquete legislativo sobre clima y energía <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Aprobación de 10 de junio de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L 140 de 5.6.2009, p. 63) y Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

- (5) El Consejo acordó además, en consonancia con este enfoque, que las obligaciones de reducción de las emisiones de los distintos Estados miembros no superarán las obligaciones acordadas en la legislación de la Unión, y que el compromiso se basará en la suma de las emisiones del año de base de los Estados miembros, de conformidad con el Protocolo de Kioto. Así pues, la Unión y sus Estados miembros acordaron en la Conferencia sobre el Cambio Climático de Doha un compromiso cuantificado de reducción de emisiones que limita su media anual de emisiones de gases de efecto invernadero durante el segundo período de compromiso al 80 % de la suma de sus emisiones del año de base. Este extremo queda reflejado en la enmienda de Doha.
- (6) Conforme a las conclusiones del Consejo de 9 de marzo de 2012, la Unión y sus Estados miembros también se han ofrecido a avanzar hacia una reducción del 30 % antes de 2020 en comparación con los niveles de 1990, como parte de un acuerdo global y completo para el período posterior a 2012, siempre que otros países desarrollados se comprometan a reducciones comparables de las emisiones y que los países en desarrollo contribuyan adecuadamente, con arreglo a sus responsabilidades y capacidades respectivas. Esta oferta también queda reflejada en la enmienda de Doha.
- (7) Los objetivos para la Unión y sus Estados miembros se indican en la enmienda de Doha con una nota a pie de página en la que se declara que esos objetivos se basan en el entendimiento de que serán cumplidos conjuntamente por la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto. La Unión, sus Estados miembros, Croacia e Islandia también emitieron una declaración conjunta con motivo de la adopción de la enmienda de Doha, en la que expresan su intención de cumplir conjuntamente sus compromisos para el segundo período de compromiso. Esa declaración se refleja en el informe de la conferencia y fue reiterada en las conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2012.
- (8) Al decidir cumplir sus compromisos de forma conjunta, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto, la Unión y los Estados miembros son responsables conjuntamente, en virtud del párrafo 6 de dicho artículo y de conformidad con el artículo 24, párrafo 2, del Protocolo de Kioto, del cumplimiento de sus compromisos cuantificados de reducción de emisiones con arreglo al artículo 3, párrafo 1 *bis*, del Protocolo de Kioto. En consecuencia, y de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea, los Estados miembros, de forma individual y colectiva, tienen la obligación de adoptar todas las medidas oportunas, generales o particulares, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los actos de las instituciones de la Unión, de facilitar la realización de ese compromiso y de abstenerse de cualquier medida que pueda poner en peligro su consecución.
- (9) En la misma declaración, la Unión, sus Estados miembros, Croacia e Islandia indicaron asimismo, de conformidad con el artículo 4, párrafo 1, del Protocolo de Kioto, que concede a las Partes la posibilidad de cumplir sus compromisos conjuntamente de conformidad con el artículo 3 de dicho Protocolo, que el artículo 3, párrafo 7 *ter*, del mismo se aplicará a la cantidad conjunta atribuida de conformidad con el acuerdo sobre el cumplimiento conjunto por la Unión Europea, sus Estados miembros, Croacia e Islandia, y no se aplicará a los Estados miembros, Croacia o Islandia de forma individual. El Consejo, en su reunión de 15 de diciembre de 2009, acogió con satisfacción la solicitud de Islandia de cumplir los compromisos contraídos en el segundo período de compromiso conjuntamente con la Unión Europea y sus Estados miembros, e invitó a la Comisión a presentar una recomendación con vistas a la apertura de las negociaciones necesarias para un acuerdo con Islandia que se ajuste a los principios y criterios establecidos en el paquete legislativo de la Unión sobre clima y energía. El Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático <sup>(1)</sup> («el Acuerdo con Islandia») establece las condiciones de dicha participación.
- (10) El artículo 4 del Protocolo de Kioto obliga a las Partes que aceptan el cumplimiento conjunto de sus compromisos, de conformidad con el artículo 3 del Protocolo, a establecer en dicho Acuerdo el nivel de emisiones respectivo asignado a cada una de las Partes. El Protocolo de Kioto obliga a las Partes en un acuerdo de cumplimiento conjunto a notificar a la Secretaría de la Convención las condiciones de dicho Acuerdo en la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o aprobación.
- (11) En virtud de la Convención y del Protocolo de Kioto los Estados miembros son los principales responsables de sus emisiones. Para facilitar la exactitud de la contabilidad y el respeto de la normativa de acuerdo con el segundo período de compromiso, han decidido encomendar a la Unión la gestión de parte de sus unidades de cantidad atribuida mediante la creación de una cantidad atribuida para la Unión.
- (12) En consonancia con la legislación vigente de la Unión, los niveles de emisiones respectivos asignados a la Unión abarcan las emisiones de gases de efecto invernadero de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, en la medida en que dichas emisiones de gases de efecto invernadero están reguladas por el anexo A del Protocolo de Kioto.

<sup>(1)</sup> Véase la página 17 del presente Diario Oficial.

<sup>(2)</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

- (13) Los niveles de emisiones respectivos de los Estados miembros y de Islandia abarcan las emisiones de gases de efecto invernadero por las fuentes y la absorción por los sumideros en sus territorios, siempre que dichas fuentes y sumideros no estén regulados por la Directiva 2003/87/CE pero lo estén por el Protocolo de Kioto. Esto incluye todas las emisiones de fuentes y absorción por los sumideros que se deban a la actividad humana directamente relacionada con el cambio del uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS) contempladas en el artículo 3, párrafos 3 y 4, del Protocolo de Kioto, de las que dan cuenta los Estados miembros respectivos e Islandia, así como todas las emisiones de trifluoruro de nitrógeno (NF<sub>3</sub>).
- (14) Cualesquiera emisiones netas procedentes de UTCUTS y NF<sub>3</sub> en un Estado miembro pueden compensarse con los resultados mejores que los previstos de otro Estado miembro en otros sectores no cubiertos por el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión o mediante el recurso a los mecanismos flexibles del Protocolo de Kioto. Un Estado miembro puede también utilizar excedentes de derechos de emisión transferidos desde el primer período de compromiso y que conserve en su reserva de excedentes del período anterior (REPA) para cubrir las emisiones procedentes de UTCUTS y NF<sub>3</sub>, en la medida en que sus emisiones excedan de la cantidad que se le haya asignado. De observarse claramente que algún Estado miembro sigue enfrentándose a emisiones netas de UTCUTS y NF<sub>3</sub> importantes e inesperadas, incluso aplicando políticas contundentes para limitarlas, la Comisión estudiará la posibilidad de proponer otras opciones para ayudar a los Estados miembros afectados.
- (15) En consonancia con las conclusiones del Consejo de 9 de marzo de 2012 y la oferta de la Unión y de sus Estados miembros para asumir el objetivo de un 80 % en el segundo período de compromiso, los niveles de emisiones de los Estados miembros son iguales a la suma de las asignaciones anuales de emisiones para el período 2013-2020, determinadas con arreglo a la Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. Esta cantidad, basada en los valores del potencial de calentamiento atmosférico del cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, se determinó en el anexo II de la Decisión 2013/162/UE de la Comisión <sup>(2)</sup> y se ajustó mediante la Decisión de Ejecución 2013/634/UE de la Comisión <sup>(3)</sup>. El nivel de emisiones de Islandia se estableció en el Acuerdo con Islandia.
- (16) En consonancia con el considerando 11, las unidades de cantidad disponibles en el registro de la Unión a finales del segundo período de compromiso deberían ser devueltas a los registros de los Estados miembros una vez que la Unión haya cumplido su obligación establecida en el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> y sin perjuicio del artículo 10, apartado 7, de dicho Reglamento. La asignación de las unidades de cantidad atribuidas se refiere únicamente a las circunstancias de la ratificación de la enmienda de Doha y ni es aplicable a ninguna distribución de esfuerzos entre Estados miembros en otros contextos ni la prejuzga, ya a escala internacional, ya a escala de la Unión.
- (17) Con arreglo al Reglamento (UE) n° 525/2013, los Estados miembros deben notificar la asignación, real o estimada, de las emisiones verificadas notificadas por las instalaciones y los operadores en virtud de la Directiva 2003/87/CE para las categorías de fuentes de los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero y la proporción de dichas emisiones verificadas con respecto al total de las emisiones notificadas de gases de efecto invernadero en dichas categorías de fuentes. Esto permite a los Estados miembros presentar informes por separado sobre las emisiones cubiertas por sus propios niveles de emisiones. La sección sobre la cantidad atribuida a la Unión en el informe de la Unión debe determinar la cantidad de emisiones cubiertas por la cantidad atribuida a la Unión que se han producido en cada Estado miembro.
- (18) La Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto ha decidido que cada Parte con un compromiso en el segundo período de compromiso debe, a más tardar el 15 de abril de 2015, presentar a la Secretaría de la Convención un informe para facilitar el cálculo de su cantidad atribuida. La Comisión debe preparar el informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida a la Unión y el informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida conjunta a la Unión, sus Estados miembros e Islandia. La Comisión, los Estados miembros e Islandia deben presentar sus informes, a más tardar el 15 de abril de 2015, en los que se determinará que sus cantidades atribuidas son iguales a sus niveles de emisiones mencionados en el anexo I de la presente Decisión.

<sup>(1)</sup> Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 136).

<sup>(2)</sup> Decisión 2013/162/UE de la Comisión, de 26 de marzo de 2013, por la que se determinan las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros para el período de 2013 a 2020, de conformidad con la Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 90 de 28.3.2013, p. 106).

<sup>(3)</sup> Decisión de Ejecución 2013/634/UE de la Comisión, de 31 de octubre de 2013, relativa a los ajustes de las asignaciones anuales de emisiones de los Estados miembros para el período 2013-2020 de conformidad con la Decisión n° 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 292 de 1.11.2013, p. 19).

<sup>(4)</sup> Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n° 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

- (19) A fin de subrayar el compromiso de la Unión y sus Estados miembros para la entrada en vigor de la enmienda de Doha en el momento oportuno, la Unión, sus Estados miembros e Islandia deben procurar ratificarlo a más tardar en el tercer trimestre de 2015.
- (20) Procede aprobar la enmienda de Doha en nombre de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Queda aprobada, en nombre de la Unión, la enmienda de Doha al Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, acordada el 8 de diciembre de 2012 en Doha.

El texto de la enmienda de Doha se adjunta a la presente Decisión.

#### *Artículo 2*

La Unión y sus Estados miembros cumplirán sus compromisos previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto y de la enmienda de Doha, de conformidad con la notificación de las condiciones del acuerdo para cumplir conjuntamente los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia, previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Kioto (en lo sucesivo, «la notificación»), que figura en el anexo I de la presente Decisión.

#### *Artículo 3*

1. Las cantidades atribuidas a los Estados miembros e Islandia serán iguales a los niveles de emisiones previstos en la notificación. A más tardar el 15 de abril de 2015, cada Estado miembro presentará informes a la Secretaría de la Convención para facilitar el cálculo de sus cantidades atribuidas, de conformidad con los requisitos del Protocolo de Kioto, la enmienda de Doha y las decisiones adoptadas con arreglo a estos.
2. La Comisión preparará el informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida a la Unión y el informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida conjunta a la Unión, sus Estados miembros e Islandia («la cantidad atribuida conjunta»), de conformidad con los requisitos del Protocolo de Kioto, la enmienda de Doha y las decisiones adoptadas con arreglo a estos. La Comisión presentará esos informes a la Secretaría de la Convención a más tardar el 15 de abril de 2015.

#### *Artículo 4*

1. Todas las unidades de la cantidad atribuida expedidas para el segundo período de compromiso disponibles en el registro de la Unión una vez que la Unión haya cumplido su obligación establecida en el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 525/2013 y una vez que se haya realizado cualquier transferencia de unidades de la cantidad atribuida con arreglo a actos de ejecución adoptados sobre la base del artículo 10, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 525/2013 («excedente de la Unión»), se devolverán a los Estados miembros al final del segundo período de compromiso.
2. El excedente de la Unión se asignará a los Estados miembros del modo siguiente:
  - a) una sexta parte del excedente de la Unión a los Estados miembros que reduzcan su promedio total anual de emisiones en más de un 20 % en relación con su año de base o período individuales con arreglo al Protocolo de Kioto al terminar el segundo período de compromiso en proporción a sus superaciones de previsiones en toneladas;
  - b) una tercera parte del excedente de la Unión a los Estados miembros que reciban una transferencia con arreglo a la letra a) y tengan un PIB per cápita en 2013 en euros a precios de mercado inferior al 60 % de la media de la Unión en proporción a sus superaciones de previsiones en toneladas;

- c) una tercera parte del excedente de la Unión a los Estados miembros en proporción a sus niveles de emisión totales que figuran en el cuadro 1 del anexo I de la presente Decisión;
- d) una sexta parte del excedente de la Unión a los Estados miembros que tengan un PIB per cápita en 2013 en euros a precios de mercado inferior al 90 % de la media de la Unión en proporción a sus niveles de emisión totales que figuran en el cuadro 1 del anexo I de la presente Decisión.

#### *Artículo 5*

1. El presidente del Consejo designará a la persona o personas facultadas para depositar, en nombre de la Unión, el instrumento de aceptación ante el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 20, párrafo 4, y el artículo 21, párrafo 7, del Protocolo de Kioto, junto con la declaración de competencia que figura en el anexo II de la presente Decisión, de conformidad con el artículo 24, párrafo 3, del Protocolo de Kioto.
2. El presidente del Consejo designará asimismo a la persona o personas facultadas para notificar, en nombre de la Unión, la notificación a la Secretaría de la Convención, de conformidad con el artículo 4, párrafo 2, del Protocolo de Kioto.

#### *Artículo 6*

1. Los Estados miembros procurarán adoptar las medidas necesarias para depositar simultáneamente sus instrumentos de aceptación con el instrumento de aceptación de la Unión durante el tercer trimestre de 2015, en la medida de lo posible. Al depositar sus instrumentos de aceptación, los Estados miembros notificarán, en nombre propio, la notificación a la Secretaría de la Convención, de conformidad con el artículo 4, párrafo 2, del Protocolo de Kioto.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión, antes de que se celebre la tercera sesión del Grupo de Trabajo Especial sobre la Plataforma de Durban para una Acción Reforzada del 8 al 13 de febrero de 2015, de su decisión de aceptar la enmienda de Doha o, según el caso, de la fecha probable de conclusión de los procedimientos oportunos. La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, dispondrá una fecha para depositar simultáneamente los instrumentos de aprobación o aceptación.

#### *Artículo 7*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

#### *Artículo 8*

La presente Decisión entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2015.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
F. ETGEN

## ENMIENDA DE DOHA AL PROTOCOLO DE KIOTO

## Artículo 1

## Enmienda

## A. Anexo B del Protocolo de Kioto

El siguiente cuadro sustituirá al que figura en el anexo B del Protocolo.

1	2	3	4	5	6
Parte	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2008-2012) (porcentaje del nivel del año o período de base)	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2013-2020) (porcentaje del nivel del año o período de base)	Año de referencia <sup>(1)</sup>	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2013-2020) (expresado como porcentaje del nivel del año de referencia) <sup>(1)</sup>	Promesas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2020 (porcentaje del nivel del año de referencia) <sup>(2)</sup>
«Alemania	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Australia	108	99,5	2000	98	- 5 % a - 15 % o - 25 % <sup>(3)</sup>
Austria	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Belarús <sup>(5)</sup> <sup>(*)</sup>		88	1990	n.a.	- 8 %
Bélgica	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Bulgaria <sup>(*)</sup>	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Chipre		80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Croacia <sup>(*)</sup>	95	80 <sup>(6)</sup>	n.a.	n.a.	- 20 %/- 30 % <sup>(7)</sup>
Dinamarca	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Eslovaquia <sup>(*)</sup>	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Eslovenia <sup>(*)</sup>	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
España	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Estonia <sup>(*)</sup>	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Finlandia	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Francia	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Grecia	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Hungría <sup>(*)</sup>	94	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Irlanda	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Islandia	110	80 <sup>(8)</sup>	n.a.	n.a.	
Italia	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Kazajstán <sup>(*)</sup>		95	1990	95	- 7 %
Letonia <sup>(*)</sup>	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Liechtenstein	92	84	1990	84	- 20 %/- 30 % <sup>(9)</sup>

1	2	3	4	5	6
Parte	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2008-2012) (porcentaje del nivel del año o período de base)	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2013-2020) (porcentaje del nivel del año o período de base)	Año de referencia <sup>(1)</sup>	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2013-2020) (expresado como porcentaje del nivel del año de referencia) <sup>(1)</sup>	Promesas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2020 (porcentaje del nivel del año de referencia) <sup>(2)</sup>
Lituania (*)	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Luxemburgo	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Malta		80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Mónaco	92	78	1990	78	- 30 %
Noruega	101	84	1990	84	- 30 % a - 40 % <sup>(10)</sup>
Países Bajos	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Polonia (*)	94	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Portugal	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
República Checa (*)	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Rumania (*)	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Suecia	92	80 <sup>(4)</sup>	n.a.	n.a.	
Suiza	92	84,2	1990	n.a.	- 20 % a - 30 % <sup>(11)</sup>
Ucrania (*)	100	76 <sup>(12)</sup>	1990	n.a.	- 20 %
Unión Europea	92	80 <sup>(4)</sup>	1990	n.a.	- 20 %/- 30 % <sup>(7)</sup>
Parte	Compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones (2008-2012) (porcentaje del nivel del año o período de base)				
Canadá <sup>(13)</sup>	94				
Japón <sup>(14)</sup>	94				
Nueva Zelanda <sup>(15)</sup>	100				
Federación de Rusia <sup>(16)</sup> (*)	100				

Abreviatura: n.a. = no se aplica.

(\*) Países que están en proceso de transición a una economía de mercado.

Todas las notas, a excepción de las notas 1, 2 y 5, proceden de las comunicaciones de las respectivas Partes.

<sup>(1)</sup> Las Partes podrán, a título facultativo y para sus propios fines, utilizar un año de referencia para expresar sus compromisos cuantificados de limitación o reducción de las emisiones (CCLRE) como un porcentaje de las emisiones de ese año, que no será internacionalmente vinculante en el marco del Protocolo de Kioto, además de indicar sus CCLRE en relación con el año de base en la segunda y la tercera columna de este cuadro, que sí son internacionalmente vinculantes.

- (2) En los documentos FCCC/SB/2011/INF.1/Rev.1 y FCCC/KP/AWG/2012/MISC.1, Add.1 y Add.2, figura más información sobre estas promesas.
- (3) El CCLRE de Australia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto es coherente con el logro de la meta incondicional de Australia para el año 2020 del 5 % con respecto a los niveles de 2000. Australia se reserva la opción de elevar ulteriormente su meta para 2020 del 5 % al 15 % o al 25 % con respecto a los niveles de 2000, con sujeción a que se cumplan determinadas condiciones. Esta indicación mantiene el carácter de las promesas formuladas en el marco de los Acuerdos de Cancún, y no constituye un nuevo compromiso jurídicamente vinculante con arreglo al presente Protocolo o a sus normas y modalidades conexas.
- (4) Los CCLRE de la Unión Europea y sus Estados miembros para un segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto se basan en el entendimiento de que dichos compromisos serán cumplidos conjuntamente por la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto. Los CCLRE se consignan sin perjuicio de que la Unión Europea y sus Estados miembros notifiquen ulteriormente la adopción de un acuerdo para cumplir sus compromisos en forma conjunta, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo de Kioto.
- (5) Añadido al anexo B mediante enmienda aprobada en virtud de la Decisión 10/CMP.2. La enmienda aún no ha entrado en vigor.
- (6) El CCLRE de Croacia para un segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto se basa en el entendimiento de que Croacia cumplirá dicho compromiso conjuntamente con la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto. Por consiguiente, la adhesión de Croacia a la Unión Europea no afectará a su participación en este acuerdo de cumplimiento conjunto en virtud del artículo 4 ni a su CCLRE.
- (7) En el marco de un acuerdo mundial e integral para el período posterior a 2012, la Unión Europea reitera su oferta condicional de asumir una reducción de las emisiones del 30 % para el año 2020 con respecto a los niveles de 1990, a condición de que otros países desarrollados se comprometan a aplicar reducciones comparables de sus emisiones y los países en desarrollo hagan una contribución adecuada con arreglo a sus responsabilidades y sus capacidades respectivas.
- (8) El CCLRE de Islandia para un segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto se basa en el entendimiento de que Islandia cumplirá dicho compromiso conjuntamente con la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto.
- (9) El CCLRE que figura en la tercera columna se refiere a una meta de reducción del 20 % para el año 2020 con respecto a los niveles de 1990. Liechtenstein estudiaría la posibilidad de elevar su meta de reducción de las emisiones al 30 % para 2020 con respecto a los niveles de 1990, a condición de que otros países desarrollados se comprometieran a aplicar reducciones comparables de sus emisiones y los países en desarrollo más avanzados económicamente hicieran una contribución adecuada con arreglo a sus responsabilidades y sus capacidades respectivas.
- (10) El CCLRE de Noruega del 84 % es coherente con su meta del 30 % de reducción de las emisiones para 2020 con respecto a los niveles de 1990. Si con ello puede contribuir a un acuerdo mundial e integral en el que las Partes que son los principales emisores acepten reducciones de las emisiones acordes a la meta de 2 °C, Noruega adoptará un nivel de reducción de las emisiones del 40 % para 2020 con respecto a los niveles de 1990. Esta indicación mantiene el carácter de la promesa formulada en el marco de los Acuerdos de Cancún, y no constituye un nuevo compromiso jurídicamente vinculante con arreglo al presente Protocolo.
- (11) El CCLRE que figura en la tercera columna de este cuadro se refiere a una meta de reducción del 20 % para 2020 con respecto a los niveles de 1990. Suiza estudiaría la posibilidad de elevar su meta de reducción de las emisiones al 30 % para 2020 con respecto a los niveles de 1990, a condición de que otros países desarrollados se comprometieran a aplicar reducciones comparables de sus emisiones y los países en desarrollo hagan una contribución adecuada con arreglo a sus responsabilidades y capacidades, en consonancia con la meta de los 2 °C. Esta indicación mantiene el carácter de la promesa formulada en el marco de los Acuerdos de Cancún, y no constituye un nuevo compromiso jurídicamente vinculante con arreglo al presente Protocolo o a sus normas y modalidades conexas.
- (12) Se arrastrará en su totalidad, y no se aceptará ninguna cancelación o limitación del uso de este bien soberano legítimamente adquirido.
- (13) El 15 de diciembre de 2011, el Depositario recibió una notificación por escrito de la retirada de Canadá del Protocolo de Kioto. Esta medida entrará en vigor para Canadá el 15 de diciembre de 2012.
- (14) En una comunicación de fecha 10 de diciembre de 2010, el Japón indicó que no tenía intención de quedar obligado por el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto después de 2012.
- (15) Nueva Zelanda sigue siendo Parte en el Protocolo de Kioto. Adoptará una meta cuantificada de reducción de las emisiones para el conjunto de la economía con arreglo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en el período de 2013 a 2020.
- (16) En una comunicación de fecha 8 de diciembre de 2010, que la secretaría recibió el 9 de diciembre de 2010, la Federación de Rusia indicó que no tenía intención de asumir un compromiso cuantificado de limitación o reducción de las emisiones para el segundo período de compromiso.»

## B. Anexo A del Protocolo de Kioto

La siguiente lista sustituirá a la que figura bajo el encabezamiento «Gases de efecto invernadero» en el anexo A del Protocolo:

«Gases de efecto invernadero

Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)

Metano (CH<sub>4</sub>)

Óxido nitroso (N<sub>2</sub>O)

Hidrofluorocarbonos (HFC)

Perfluorocarbonos (PFC)

Hexafluoruro de azufre (SF<sub>6</sub>)

Trifluoruro de nitrógeno (NF<sub>3</sub>) <sup>(1)</sup>»

C. Artículo 3, párrafo 1 bis

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 1 del artículo 3 del Protocolo:

«1 bis. Las Partes incluidas en el anexo I se asegurarán, individual o conjuntamente, de que sus emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo A no excedan de las cantidades atribuidas a ellas, calculadas en función de los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones consignados para ellas en la tercera columna del cuadro contenido en el anexo B y de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, con miras a reducir el total de sus emisiones de esos gases a un nivel inferior en no menos del 18 % al de 1990 en el período de compromiso comprendido entre los años 2013 y 2020.»

D. Artículo 3, párrafo 1 ter

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 1 bis del artículo 3 del Protocolo:

«1 ter. Las Partes incluidas en el anexo B podrán proponer un ajuste para reducir el porcentaje consignado en la tercera columna del anexo B de su compromiso cuantificado de limitación y reducción de las emisiones. La secretaría deberá comunicar esa propuesta de ajuste a las Partes al menos tres meses antes del período de sesiones de la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Protocolo en que se proponga su aprobación.»

E. Artículo 3, párrafo 1 quater

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 1 ter del artículo 3 del Protocolo:

«1 quater. Los ajustes propuestos por las Partes incluidas en el anexo I para aumentar el nivel de ambición de su compromiso cuantificado de limitación y reducción de las emisiones de conformidad con el artículo 3, párrafo 1 ter *supra*, se considerarán aprobados por la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Protocolo a menos que objeten a su aprobación más de tres cuartos de las Partes presentes y votantes. La secretaría comunicará los ajustes aprobados al Depositario, que los hará llegar a todas las Partes. Los ajustes entrarán en vigor el 1 de enero del año siguiente a la comunicación por el Depositario, y serán vinculantes para las Partes.»

F. Artículo 3, párrafo 7 bis

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 7 del artículo 3 del Protocolo:

«7 bis. En el segundo período de compromiso cuantificado de limitación y reducción de las emisiones, de 2013 a 2020, la cantidad atribuida a cada Parte incluida en el anexo I será igual al porcentaje consignado para ella en la tercera columna del cuadro contenido en el anexo B de sus emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo A correspondientes a 1990, o al año o período de base determinado con arreglo al párrafo 5 *supra*, multiplicado por ocho. A los efectos de calcular la cantidad que se les ha de atribuir, las Partes incluidas en el anexo I para las cuales el cambio de uso de la tierra y la silvicultura constituían una fuente neta de emisiones de gases de efecto invernadero en 1990 incluirán en su año de base 1990 o período de base las emisiones antropógenas agregadas por las fuentes menos la absorción antropógena agregada por los sumideros, expresadas en dióxido de carbono equivalente, derivadas del cambio de uso de la tierra en 1990.»

G. Artículo 3, párrafo 7 ter

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 7 bis del artículo 3 del Protocolo:

«7 ter. Toda diferencia positiva entre la cantidad atribuida en el segundo período de compromiso a una Parte incluida en el anexo I y el promedio de sus emisiones anuales en los tres primeros años del período de compromiso precedente, multiplicado por ocho, se transferirá a la cuenta de cancelación de esa Parte.»

(1) Se aplica solo a partir del comienzo del segundo período de compromiso.

H. Artículo 3, párrafo 8

En el párrafo 8 del artículo 3 del Protocolo, las palabras:

«los cálculos a que se refiere el párrafo 7 *supra*»

se sustituirán por:

«los cálculos a que se refieren los párrafos 7 y 7 *bis supra*»

I. Artículo 3, párrafo 8 *bis*

Se insertará el siguiente párrafo después del párrafo 8 del artículo 3 del Protocolo:

«8 *bis*. Toda Parte incluida en el anexo I podrá utilizar el año 1995 o 2000 como su año de base para el trifluoruro de nitrógeno a los efectos del cálculo a que se refiere el párrafo 7 *bis supra*.»

J. Artículo 3, párrafos 12 *bis* y *ter*

Se insertarán los siguientes párrafos después del párrafo 12 del artículo 3 del Protocolo:

«12 *bis*. Toda unidad generada a partir de los mecanismos de mercado que se establezcan en el marco de la Convención o de sus instrumentos podrá ser utilizada por las Partes incluidas en el anexo I como ayuda para cumplir sus compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones de conformidad con el artículo 3. Las unidades de este tipo que adquiera una Parte de otra Parte en la Convención se sumarán a la cantidad atribuida a la Parte que las adquiera y se restarán de la cantidad de unidades en poder de la Parte que las transfiera.

12 *ter*. La Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Protocolo se asegurará de que, en los casos en que las Partes incluidas en el anexo I utilicen unidades procedentes de actividades aprobadas en el marco de los mecanismos de mercado a que se hace referencia en el párrafo 12 *bis supra* como ayuda para cumplir sus compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones de conformidad con el artículo 3, una parte de esas unidades se destine a sufragar los gastos administrativos y a ayudar a las Partes que son países en desarrollo particularmente vulnerables a los efectos adversos del cambio climático a hacer frente a los costos de la adaptación, si esas unidades se adquieren con arreglo al artículo 17.»

K. Artículo 4, párrafo 2

Se añadirán las siguientes palabras al final de la primera oración del párrafo 2 del artículo 4 del Protocolo:

«o en la fecha de depósito de sus instrumentos de aceptación de cualquier enmienda al anexo B de conformidad con el artículo 3, párrafo 9.»

L. Artículo 4, párrafo 3

En el párrafo 3 del artículo 4 del Protocolo, las palabras:

«párrafo 7 del artículo 3»

se sustituirán por:

«artículo 3 al que se refiera.»

*Artículo 2*

**Entrada en vigor**

La presente enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 y 21 del Protocolo de Kioto.

---

## ANEXO I

**Notificación de las condiciones del acuerdo para el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto, para el segundo periodo de compromiso de dicho Protocolo, adoptado en Doha, mediante la Decisión 1/CMP.8, por la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Kioto**

## 1. Miembros del Acuerdo

La Unión Europea, sus Estados miembros y la República de Islandia, todos ellos Partes en el Protocolo de Kioto, son miembros del presente acuerdo (en lo sucesivo «los miembros»). Los siguientes Estados son en la actualidad Estados miembros de la Unión Europea:

el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República de Croacia, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Islandia participa en este acuerdo con arreglo al acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

## 2. Cumplimiento conjunto de los compromisos previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto para el segundo periodo de compromiso del Protocolo de Kioto

De conformidad con el artículo 4, párrafo 1, del Protocolo de Kioto los miembros cumplirán los compromisos en virtud del artículo 3 como sigue:

- Los miembros velarán por que, de conformidad con el artículo 4, párrafos 5 y 6, del Protocolo de Kioto, en los Estados miembros e Islandia la suma combinada de las emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero mencionados en el anexo A del Protocolo de Kioto no exceda de su cantidad atribuida conjunta.
- La aplicación del artículo 3, párrafo 1, del Protocolo de Kioto a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y la navegación para los Estados miembros e Islandia se basa en el enfoque de la Convención consistente en incluir tan solo las emisiones de los vuelos interiores y de la navegación interior en los objetivos de las Partes. El enfoque de la Unión Europea en el marco del segundo compromiso del Protocolo de Kioto sigue siendo el mismo que en el primer período de compromiso, dado que no se ha conseguido avanzar desde la Decisión 2/CP.3 en la atribución de esas emisiones a los objetivos de las Partes. Esto se entiende sin perjuicio del rigor con que la Unión Europea cumplirá sus compromisos en virtud del paquete legislativo sobre clima y energía, que se mantienen inalterados. También se entiende sin perjuicio de la necesidad de adoptar medidas sobre las emisiones de los gases generados por los combustibles del transporte aéreo y marítimo.
- Cada miembro podrá aumentar su nivel de ambición mediante la transferencia de unidades de cantidad atribuida, unidades de reducción de emisiones o unidades de reducción certificada de emisiones a una cuenta de cancelación establecida en su registro nacional. Los miembros facilitarán conjuntamente la información exigida en el párrafo 9 de la Decisión 1/CMP.8 y presentarán conjuntamente posibles propuestas a efectos de lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 1 *ter* y 1 *quater*, del Protocolo de Kioto.
- Los miembros seguirán aplicando de forma individual el artículo 3, párrafos 3 y 4, del Protocolo de Kioto y las decisiones adoptadas en virtud del mismo.
- Las emisiones combinadas del año de base de los miembros será igual a la suma de las emisiones de los años de base respectivos aplicables a cada Estado miembro e Islandia.
- Si el cambio de uso de la tierra y la silvicultura constituyeron una fuente neta de emisiones de gases de efecto invernadero en 1990 para cualquiera de los Estados miembros o para Islandia, ese miembro, de conformidad con el artículo 3, párrafo 7 *bis*, del Protocolo de Kioto, incluirá en sus emisiones del año de base o período de base las emisiones antropógenas agregadas por las fuentes menos la absorción por los sumideros, expresadas en dióxido de carbono equivalente, derivadas del cambio de uso de la tierra o la silvicultura en el año o período de base para calcular la cantidad atribuida conjunta de los miembros, que se determina con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto.

- El cálculo en virtud del artículo 3, párrafo 7 *ter*, del Protocolo de Kioto se aplicará a la cantidad atribuida conjunta del segundo período de compromiso para los miembros, que se determina con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto, y a la suma de las emisiones anuales medias de los miembros en los tres primeros años del primer período de compromiso multiplicada por ocho.
- Con arreglo a la Decisión 1/CMP.8, las unidades de la cuenta de la reserva de excedentes del período anterior se podrán retirar durante el periodo adicional para cumplir los compromisos del segundo período de compromiso en la medida en que las emisiones de dicho periodo excedan de la cantidad atribuida para éste, según se define en la presente notificación.

### 3. Niveles de emisiones respectivos asignados a los miembros del acuerdo

Los compromisos cuantificados de limitación y reducción de emisiones mencionados en la tercera columna del anexo B del Protocolo de Kioto son del 80 % para los miembros. La cantidad atribuida conjunta a los miembros para el segundo período de compromiso se determinará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto, y su cálculo se verá facilitado por el informe que presente la Unión Europea con arreglo al párrafo 2 de la Decisión 2/CMP.8.

Los niveles de emisiones respectivos de los miembros son los siguientes:

- El nivel de emisiones de la Unión Europea es la diferencia entre la cantidad atribuida conjunta y la suma de los niveles de emisiones de los Estados miembros e Islandia. Su cálculo se verá facilitado por el informe que presente la Unión Europea con arreglo al párrafo 2 de la Decisión 2/CMP.8.
- Los niveles de emisiones respectivos de los Estados miembros y de Islandia de conformidad con el artículo 4, párrafos 1 y 5, del Protocolo de Kioto son la suma de sus cantidades respectivas que figuran en el cuadro 1 y los resultados de la aplicación del artículo 3, párrafo 7 *bis*, segunda frase, del Protocolo de Kioto para ese Estado miembro o para Islandia.

Las cantidades atribuidas a los miembros serán iguales a sus niveles de emisiones respectivos.

La cantidad atribuida a la Unión Europea se calculará en comparación con las emisiones de gases de efecto invernadero por las fuentes en el marco del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, en el que participan sus Estados miembros e Islandia, en la medida en que esas emisiones estén reguladas en virtud del Protocolo de Kioto. Las cantidades atribuidas respectivas de los Estados miembros e Islandia abarcan las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros de gases de efecto invernadero en cada Estado miembro o en Islandia a partir de fuentes y sumideros no regulados por la Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Esto incluye todas las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros regulados por el artículo 3, párrafos 3 y 4, del Protocolo, así como todas las emisiones de trifluoruro de nitrógeno (NF3) en virtud del Protocolo de Kioto.

Los miembros del presente acuerdo informarán por separado de las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros regulados por sus cantidades atribuidas respectivas.

Cuadro 1: Niveles de emisiones de los Estados miembros e Islandia (antes de la aplicación del artículo 3, párrafo 7 *bis*) en términos de toneladas de equivalentes de dióxido de carbono para el segundo periodo de compromiso previsto en el Protocolo de Kioto

Bélgica	584 228 513
Bulgaria	222 945 983
República Checa	520 515 203
Dinamarca	269 321 526
Alemania	3 592 699 888
Estonia	51 056 976
Irlanda	343 467 221

Grecia	480 791 166
España	1 766 877 232
Francia	3 014 714 832
Croacia	162 271 086
Italia	2 410 291 421
Chipre	47 450 128
Letonia	76 633 439
Lituania	113 600 821
Luxemburgo	70 736 832
Hungría	434 486 280
Malta	9 299 769
Países Bajos	919 963 374
Austria	405 712 317
Polonia	1 583 938 824
Portugal	402 210 711
Rumania	656 059 490
Eslovenia	99 425 782
Eslovaquia	202 268 939
Finlandia	240 544 599
Suecia	315 554 578
Reino Unido	2 743 362 625
Islandia	[cifra que se determinará con el acuerdo de Islandia]

## ANEXO II

**Declaración de la Unión Europea de conformidad con el artículo 24, párrafo 3, del Protocolo de Kioto**

Los siguientes estados son los miembros actuales de la Unión Europea: el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República de Croacia, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

La Unión Europea declara que, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, con su artículo 192, apartado 1, y su artículo 191, es competente para celebrar acuerdos internacionales y llevar a la práctica las obligaciones que de ellos se deriven y que contribuyan a alcanzar los siguientes objetivos:

- la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente;
- la protección de la salud de las personas;
- la utilización prudente y racional de los recursos naturales;
- el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente, y en particular a luchar contra el cambio climático.

La Unión Europea declara que su compromiso cuantificado de reducción de emisiones para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto (2013-2020) se cumplirá mediante la actuación de la Unión Europea y de sus Estados miembros, en el marco de sus competencias respectivas. Ya están en vigor los instrumentos jurídicamente vinculantes para cumplir su compromiso en relación con los asuntos regidos por el Protocolo de Kioto, modificado por la enmienda de Doha.

La Unión Europea seguirá informando periódicamente sobre los instrumentos jurídicos pertinentes de la Unión Europea, en el marco de la información suplementaria integrada en su comunicación nacional presentada de conformidad con el artículo 12 de la Convención, a efectos de demostrar el cumplimiento de los compromisos contraídos en virtud del Protocolo de Kioto, de conformidad con su artículo 7, párrafo 2, y las directrices correspondientes.

---

**DECISIÓN (UE) 2015/1340 DEL CONSEJO****de 13 de julio de 2015****relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 6, letra a),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (en lo sucesivo denominado «el Protocolo de Kioto») entró en vigor el 16 de febrero de 2005 y contiene compromisos de reducción de emisiones jurídicamente vinculantes respecto a su primer período de compromiso, de 2008 a 2012, para las Partes enumeradas en su anexo B. La Unión aprobó el Protocolo de Kioto mediante la Decisión 2002/358/CE del Consejo <sup>(2)</sup>. La Unión y sus Estados miembros ratificaron el Protocolo de Kioto y acordaron cumplir sus compromisos del primer período de compromiso conjuntamente. Islandia ratificó el Protocolo de Kioto el 23 de mayo de 2002.
- (2) El Consejo, en su reunión de 15 de diciembre de 2009, acogió con satisfacción la solicitud de Islandia de cumplir conjuntamente con la Unión y sus Estados miembros los compromisos contraídos en el segundo período de compromiso e invitó a la Comisión a presentar una recomendación sobre la apertura de las negociaciones necesarias para la celebración de un acuerdo con Islandia que se ajustara a los principios y criterios establecidos en el paquete legislativo de la Unión sobre clima y energía.
- (3) En la Conferencia de Doha sobre el Clima, celebrada en diciembre de 2012, todas las Partes en el Protocolo de Kioto acordaron la enmienda de Doha, que establece el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto, que empieza el 1 de enero de 2013 y termina el 31 de diciembre de 2020. La enmienda de Doha modifica el anexo B del Protocolo, estableciendo nuevos compromisos de mitigación jurídicamente vinculantes respecto a las Partes mencionadas en dicho anexo para el segundo período de compromiso y modificando y desarrollando disposiciones sobre la aplicación de los compromisos por las Partes durante el segundo período de compromiso.
- (4) Los objetivos para la Unión, sus Estados miembros e Islandia se inscriben en la enmienda de Doha con una nota a pie de página en la que se precisa que esos objetivos se basan en el entendimiento de que serán cumplidos conjuntamente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Protocolo de Kioto. La Unión, los Estados miembros e Islandia también emitieron una declaración conjunta con motivo de la adopción de la enmienda de Doha el 8 de diciembre de 2012, en la que expresaban su intención de cumplir conjuntamente sus compromisos para el segundo período de compromiso. La declaración fue adoptada en una reunión *ad hoc* de los Ministros de la UE en Doha y refrendada por el Consejo el 17 de diciembre de 2012.
- (5) En dicha declaración, la Unión, sus Estados miembros e Islandia indicaron asimismo, de conformidad con el artículo 4, párrafo 1, del Protocolo de Kioto, que concede a las Partes la posibilidad de cumplir conjuntamente sus compromisos de conformidad con el artículo 3 de dicho Protocolo de Kioto, que el artículo 3, párrafo 7 *ter*, del mismo se aplicará a la cantidad atribuida conjunta, de conformidad con el Acuerdo sobre el cumplimiento conjunto por la Unión, sus Estados miembros, Croacia e Islandia, que no se aplicará a los Estados miembros, Croacia o Islandia de forma individual.
- (6) El artículo 4, párrafo 1, del Protocolo de Kioto exige a las Partes que hayan acordado cumplir conjuntamente sus compromisos en virtud del artículo 3 del Protocolo de Kioto que establezcan en dicho Acuerdo el nivel de emisión respectivo asignado a cada una de las Partes en el Acuerdo. El artículo 4, párrafo 2, del Protocolo de Kioto obliga a las Partes en un acuerdo de cumplimiento conjunto a notificar a la Secretaría del Protocolo de Kioto las condiciones de dicho Acuerdo en la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o aprobación.

<sup>(1)</sup> Aprobación de 10 de junio de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Decisión 2002/358/CE del Consejo, de 25 de abril de 2002, relativa a la aprobación, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo (DO L 130 de 15.5.2002, p. 1).

- (7) Las condiciones del Acuerdo para cumplir conjuntamente los compromisos de la Unión, sus Estados miembros e Islandia con arreglo al artículo 3 del Protocolo de Kioto se establecen en el anexo de la Decisión (UE) 2015/1339 del Consejo <sup>(1)</sup>. Esas mismas condiciones están establecidas asimismo en el anexo 2 del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, relativo a la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos por la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (en lo sucesivo, «el Acuerdo»).
- (8) Para garantizar que las obligaciones de Islandia en relación con el cumplimiento conjunto se establezcan y apliquen de manera no discriminatoria y que Islandia y los Estados miembros reciban el mismo trato, el nivel de emisión de Islandia se determinó de una manera coherente con el compromiso cuantificado de reducción de emisiones consignado en la tercera columna del anexo B del Protocolo de Kioto, modificado por la enmienda de Doha, y con la legislación de la Unión, en particular el paquete de medidas sobre el clima y la energía de 2009, así como con los principios y los criterios en los que se basan los objetivos de dicha normativa.
- (9) El Acuerdo se firmó el 1 de abril de 2015, de conformidad con la Decisión (UE) 2015/146 del Consejo <sup>(2)</sup>.
- (10) Con vistas a la rápida entrada en vigor de la enmienda de Doha, antes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el clima que se celebrará en París a finales de 2015 y en la que debe adoptarse un nuevo instrumento jurídicamente vinculante para el período posterior a 2020, y para destacar el compromiso de la Unión, sus Estados miembros e Islandia de dar fuerza jurídica al segundo período de compromiso en un plazo oportuno, la Unión, los Estados miembros e Islandia deben tratar de ratificar, a más tardar en el tercer trimestre de 2015, la enmienda de Doha y el Acuerdo.
- (11) Debe aprobarse el Acuerdo en nombre de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Queda aprobado, en nombre de la Unión, el Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, relativo a la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos por la Unión, sus Estados miembros e Islandia en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (en lo sucesivo, «el Acuerdo»).

El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

#### *Artículo 2*

El Presidente del Consejo designará a la persona o personas facultadas para proceder, en nombre de la Unión, al depósito del instrumento de ratificación a que se refiere el artículo 10 del Acuerdo ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea, con el fin de expresar el consentimiento de la Unión a quedar vinculada por dicho Acuerdo.

#### *Artículo 3*

La presente Decisión entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2015.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

F. ETGEN

---

<sup>(1)</sup> Decisión (UE) 2015/1339 del Consejo, de 13 de julio de 2015, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, de la enmienda de Doha al Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y al cumplimiento conjunto de los compromisos contraídos con arreglo al mismo. (Véase la página 1 del presente Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Decisión (UE) 2015/146 del Consejo, de 26 de enero de 2015, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (DO L 26 de 31.1.2015, p. 1).

**ACUERDO**

**entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, e Islandia, por otra, sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático**

LA UNIÓN EUROPEA

(denominada también en lo sucesivo «la Unión»),

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

EL REINO DE ESPAÑA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA DE CROACIA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

HUNGRÍA,

LA REPÚBLICA DE MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

por una parte,

e ISLANDIA,

por la otra,

(en lo sucesivo denominadas «las Partes»),

RECORDANDO:

Que la declaración conjunta emitida en Doha el 8 de diciembre de 2012 precisa que los compromisos cuantificados de limitación y reducción de emisiones de la Unión, sus Estados miembros, Croacia e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto se basan en el entendimiento de que dichos compromisos se cumplirán conjuntamente, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Kioto; que el artículo 3, párrafo 7 *ter*, del Protocolo de Kioto se aplicará a la cantidad atribuida conjunta, de conformidad con el acuerdo relativo al cumplimiento conjunto de la Unión Europea, sus Estados miembros, Croacia e Islandia, y no se aplicará a los Estados miembros, Croacia o Islandia de forma individual;

Que en esa declaración conjunta, la Unión, sus Estados miembros e Islandia declararon que tenían previsto depositar los instrumentos de aceptación al mismo tiempo, al igual que en el caso del propio Protocolo de Kioto, a fin de garantizar la entrada en vigor simultánea para la Unión, sus 27 Estados miembros, Croacia e Islandia;

Que Islandia participa en el Comité del Cambio Climático de la Unión Europea, establecido con arreglo al artículo 26 del Reglamento (UE) n° 525/2013, así como en el grupo de trabajo I del Comité del Cambio Climático,

HAN DECIDIDO CELEBRAR EL SIGUIENTE ACUERDO:

#### *Artículo 1*

### **Objetivo del Acuerdo**

El objetivo del presente Acuerdo es establecer las condiciones que han de regir la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto y permitir una aplicación efectiva de esa participación, incluida la contribución de Islandia al cumplimiento por la Unión de sus obligaciones de presentación de informes en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto.

#### *Artículo 2*

### **Definiciones**

A los efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

- a) «Protocolo de Kioto», el Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), en su versión modificada por la enmienda de Doha a dicho Protocolo, acordada el 8 de diciembre de 2012 en Doha;
- b) «enmienda de Doha», la enmienda de Doha al Protocolo de Kioto de la CMNUCC, acordada el 8 de diciembre de 2012 en Doha, por la que se establece el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto, comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2020;
- c) «condiciones del cumplimiento conjunto», las condiciones establecidas en el anexo 2 del presente Acuerdo;
- d) «Directiva RCDE», la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, en su versión modificada.

*Artículo 3***Cumplimiento conjunto**

1. Las Partes acuerdan cumplir conjuntamente sus compromisos cuantificados de limitación y reducción de emisiones del segundo período de compromiso consignados en la tercera columna del anexo B del Protocolo de Kioto, de conformidad con las condiciones del cumplimiento conjunto.
2. A tal fin, Islandia adoptará todas las medidas necesarias para garantizar que en el segundo período de compromiso sus emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo A del Protocolo de Kioto procedentes de fuentes y sumideros regulados por el Protocolo de Kioto, que no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva RCDE, no excedan de la cantidad atribuida establecida en las condiciones del cumplimiento conjunto.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8 del presente Acuerdo, Islandia retirará de su registro nacional, al final del segundo período de compromiso, y de conformidad con la Decisión 1/CMP.8 y otras decisiones pertinentes adoptadas por los órganos de la CMNUCC o del Protocolo de Kioto, y con las condiciones del cumplimiento conjunto, las UCA, RCE, URE, UDA, RCEt o RCEl equivalentes a las emisiones de gases de efecto invernadero por las fuentes y a las absorciones por los sumideros, cubiertas por la cantidad que se le haya atribuido.

*Artículo 4***Aplicación de la legislación pertinente de la Unión**

1. Los actos jurídicos enumerados en el anexo 1 del presente Acuerdo serán vinculantes para Islandia y aplicables en Islandia. Cuando los actos jurídicos que figuran en dicho anexo 1 incluyan referencias a los Estados miembros de la Unión, esas referencias se entenderán también, a los fines del presente Acuerdo, como referencias a Islandia.
2. El anexo 1 del presente Acuerdo podrá modificarse mediante Decisión del Comité del Cumplimiento Conjunto creado por el artículo 6 del presente Acuerdo.
3. El Comité del Cumplimiento Conjunto podrá determinar nuevas modalidades técnicas sobre la aplicación a Islandia de los actos jurídicos que figuran en el anexo 1 del presente Acuerdo.
4. En caso de modificaciones del anexo 1 del presente Acuerdo que precisen cambios en la legislación primaria de Islandia, la entrada en vigor de esas modificaciones tendrá en cuenta el tiempo necesario para la adopción de dichas modificaciones por Islandia y la necesidad de garantizar el cumplimiento de los requisitos del Protocolo de Kioto y de las decisiones.
5. Es de especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y mantenga consultas con expertos, en particular expertos de Islandia, antes de adoptar los actos delegados incluidos o que deban incluirse en el anexo 1 del presente Acuerdo.

*Artículo 5***Presentación de informes**

1. A más tardar el 15 de abril de 2015, Islandia presentará a la Secretaría de la CMNUCC el informe destinado a facilitar el cálculo de su cantidad atribuida, de conformidad con el presente Acuerdo, los requisitos del Protocolo de Kioto, la enmienda de Doha y las decisiones adoptadas en aplicación de esos actos.
2. La Unión elaborará un informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida de la Unión y un informe para facilitar el cálculo de la cantidad atribuida conjunta de la Unión, sus Estados miembros e Islandia («la cantidad atribuida conjunta»), de conformidad con el presente Acuerdo, los requisitos del Protocolo de Kioto, la enmienda de Doha y las decisiones adoptadas en aplicación de esos actos. La Unión presentará esos informes a la Secretaría de la CMNUCC a más tardar el 15 de abril de 2015.

*Artículo 6***Comité del cumplimiento conjunto**

1. Se establece un Comité del Cumplimiento Conjunto, compuesto por representantes de las Partes.
2. El Comité del Cumplimiento Conjunto velará por la aplicación y el funcionamiento efectivos del presente Acuerdo. A tal fin, adoptará las decisiones previstas en el artículo 4 del presente Acuerdo y llevará a cabo intercambios de opiniones y de información sobre la aplicación de las condiciones del cumplimiento conjunto. El Comité del Cumplimiento Conjunto tomará todas las decisiones por consenso.
3. El Comité del Cumplimiento Conjunto se reunirá a petición de una o de varias Partes o a iniciativa de la Unión. Dicha petición se dirigirá a la Unión.
4. Los miembros Comité del Cumplimiento Conjunto representantes de la Unión y sus Estados miembros serán al principio los representantes de la Comisión y de los Estados miembros que participan también en el Comité del Cambio Climático de la Unión Europea, establecido con arreglo al artículo 26 del Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. El representante de Islandia será designado por su Ministerio de medio ambiente y recursos naturales. Las reuniones del Comité del Cumplimiento Conjunto se convocarán, siempre que sea posible, próximas a las del Comité del Cambio Climático.
5. El Comité del Cumplimiento Conjunto adoptará su reglamento interno por consenso.

*Artículo 7***Reservas**

No se podrán formular reservas al presente Acuerdo.

*Artículo 8***Duración y conformidad**

1. El presente Acuerdo se celebra por un período transitorio hasta el final del período adicional previsto para el cumplimiento de los compromisos en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto o hasta que se resuelva toda cuestión de aplicación en el marco del Protocolo de Kioto para cualquiera de las Partes, relacionada con ese período de compromiso o con la ejecución del cumplimiento conjunto, si esta última fecha es posterior. No podrá ponerse término al presente Acuerdo anticipadamente.
2. Islandia notificará al Comité del Cumplimiento Conjunto cualquier incumplimiento o incumplimiento inminente de las disposiciones del presente Acuerdo. Ese tipo de incumplimiento deberá justificarse de manera satisfactoria para sus miembros en el plazo de treinta días a partir de su notificación. En caso contrario, la no aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo constituye una violación del presente Acuerdo.
3. En caso de violación del presente Acuerdo o de objeción por parte de Islandia a modificar su anexo 1, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, Islandia contabilizará las emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, por las fuentes y la absorción por los sumideros en Islandia reguladas por el Protocolo de Kioto en el segundo período de compromiso, incluidas las emisiones procedentes de fuentes reguladas por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de gases de efecto invernadero de la Unión Europea, respecto a su objetivo cuantificado de reducción de emisiones consignado en la tercera columna del anexo B del Protocolo de Kioto y, al final del segundo período de compromiso, retirará de su registro nacional las UCA, RCE, URE, UDA, RCEt o RCEl equivalentes a esas emisiones.

*Artículo 9***Depositario**

El presente Acuerdo, redactado en doble ejemplar en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y en islandés, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico, se depositará ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n° 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

*Artículo 10***Depósito de los instrumentos de ratificación**

1. El presente Acuerdo será ratificado por las Partes con arreglo a sus respectivos requisitos nacionales. Cada Parte depositará sus instrumentos de ratificación ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea, antes del depósito de su instrumento de aceptación de la enmienda de Doha ante el Secretario General de las Naciones Unidas o al mismo tiempo.
2. Islandia depositará su instrumento de aceptación de la enmienda de Doha ante el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 20, párrafo 4, y el artículo 21, párrafo 7, del Protocolo de Kioto a más tardar en la fecha de depósito del último instrumento de aceptación por la Unión o sus Estados miembros.
3. Al depositar su instrumento de aceptación de la enmienda de Doha, Islandia notificará también las condiciones del cumplimiento conjunto, en su propio nombre, a la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de conformidad con el artículo 4, párrafo 2, del Protocolo de Kioto.

*Artículo 11***Entrada en vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor a los noventa días de la fecha en que todas las Partes hayan depositado su instrumento de ratificación.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente facultados a tal fin, han firmado el presente Acuerdo.

Съставено в Брюксел на първи април две хиляди и петнадесета година.

Hecho en Bruselas, el uno de abril de dos mil quince.

V Bruselu dne prvního dubna dva tisíce patnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den første april to tusind og femten.

Geschehen zu Brüssel am ersten April zweitausendfünfzehn.

Kahe tuhande viieteistkümnenda aasta aprillikuu esimesel päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, την πρώτη Απριλίου δύο χιλιάδες δεκαπέντε.

Done at Brussels on the first day of April in the year two thousand and fifteen.

Fait à Bruxelles, le premier avril deux mille quinze.

Sastavljeno u Bruxellesu prvog travnja dvije tisuće petnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì primo aprile duemilaquindici.

Briselē, divi tūkstoši piecpadsmitā gada pirmajā aprīlī.

Priimta du tūkstančiai penkioliktų metų balandžio pirmą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenötödik év április havának első napján.

Magħmul fi Brussell, fl-ewwel jum ta' April tas-sena elfejn u hmistax.

Gedaan te Brussel, de eerste april tweeduizend vijftien.

Sporządzono w Brukseli dnia pierwszego kwietnia roku dwa tysiące piętnastego.

Feito em Bruxelas, em um de abril de dois mil e quinze.

Íntocmit la Bruxelles la întâi aprilie două mii cincisprezece.

V Bruseli prvého apríla dvetisícpätnásť.

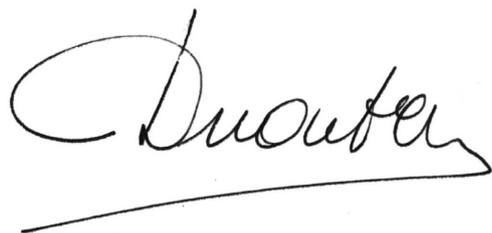
V Bruslju, dne prvega aprila leta dva tisoč petnajst.

Tehty Brysselissä ensimmäisenä päivänä huhtikuuta vuonna kaksituhattaviisitoista.

Som skedde i Bryssel den första april tjugohundrafemton.

Gjört í Brussel hinn 1. apríl 2015.

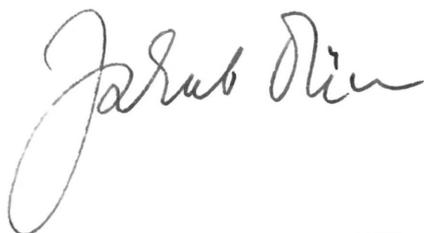
Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.  
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.  
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.  
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark

Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

 *Günther* ad.ref.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

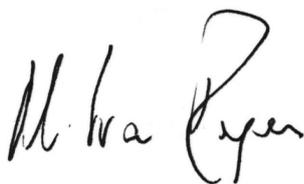
För Republiken Finland



För Konungariket Sveriges



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз

Por la Unión Europea

Za Evropskou unii

For Den Europæiske Union

Für die Europäische Union

Euroopa Liidu nimel

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση

For the European Union

Pour l'Union européenne

Za Europsku uniju

Per l'Unione europea

Eiropas Savienības vārdā –

Europos Sąjungos vardu

Az Európai Unió részéről

Għall-Unjoni Ewropea

Voor de Europese Unie

W imieniu Unii Europejskiej

Pela União Europeia

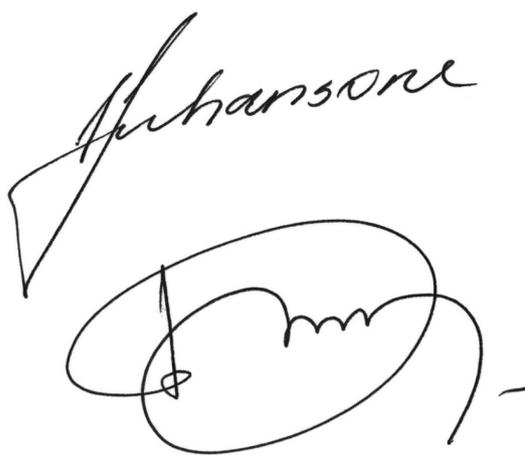
Pentru Uniunea Europeană

Za Európsku úniu

Za Evropsko unijo

Euroopan unionin puolesta

För Europeiska unionen



Fyrir hönd Íslands



A handwritten signature in cursive script, likely representing the Icelandic government. The signature is written in black ink and consists of several large, flowing loops and curves. It is positioned above a short horizontal line.

—

## ANEXO 1

**(Lista prevista en el artículo 4)**

1. Reglamento (UE) n° 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n° 280/2004/CE [en lo sucesivo denominado «Reglamento (UE) n° 525/2013»], excepto por lo que respecta a sus artículos 4, 7, letra f), 15 a 20 y 22. Las disposiciones del artículo 21 serán de aplicación, según proceda.
  2. Actos delegados y de ejecución, actuales y futuros, basados en el Reglamento (UE) n° 525/2013.
-

## ANEXO 2

**Notificación de las condiciones del Acuerdo para el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto, para el segundo período de compromiso de dicho Protocolo, adoptado en Doha, mediante la Decisión 1/cmp.8, por la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Kioto**

## 1. Miembros del Acuerdo

La Unión Europea, sus Estados miembros y la República de Islandia, todos ellos Partes en el Protocolo de Kioto, son miembros del presente Acuerdo (en lo sucesivo «los miembros»). Los siguientes Estados son en la actualidad Estados miembros de la Unión Europea:

el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República de Croacia, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Islandia es miembro del presente Acuerdo con arreglo al Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros e Islandia sobre la participación de Islandia en el cumplimiento conjunto de los compromisos de la Unión Europea, sus Estados miembros e Islandia en el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

## 2. Cumplimiento conjunto de los compromisos previstos en el artículo 3 del Protocolo de Kioto para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto

De conformidad con el artículo 4, párrafo 1, del Protocolo de Kioto los miembros cumplirán los compromisos en virtud del artículo 3 como sigue:

- los miembros velarán por que, de conformidad con el artículo 4, párrafos 5 y 6, del Protocolo de Kioto, en los Estados miembros e Islandia la suma combinada de las emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero mencionados en el anexo A del Protocolo de Kioto no exceda de su cantidad atribuida conjunta;
- la aplicación del artículo 3, párrafo 1, del Protocolo de Kioto a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y la navegación para los Estados miembros e Islandia se basa en el enfoque de la Convención consistente en incluir tan solo las emisiones de los vuelos interiores y de la navegación interior en los objetivos de las Partes. El enfoque de la Unión Europea en el marco del segundo compromiso del Protocolo de Kioto sigue siendo el mismo que en el primer período de compromiso, dado que no se ha conseguido avanzar desde la Decisión 2/CP.3 en la atribución de esas emisiones a los objetivos de las Partes. Esto se entiende sin perjuicio del rigor con que la Unión Europea cumplirá sus compromisos en virtud del paquete legislativo sobre clima y energía, que se mantienen inalterados. También se entiende sin perjuicio de la necesidad de adoptar medidas sobre las emisiones de los gases generados por los combustibles del transporte aéreo y marítimo;
- cada miembro podrá aumentar su nivel de ambición mediante la transferencia de unidades de cantidad atribuida, unidades de reducción de emisiones o unidades de reducción certificada de emisiones a una cuenta de cancelación establecida en su registro nacional. Los miembros facilitarán conjuntamente la información exigida en el párrafo 9 de la Decisión 1/CMP.8 y presentarán conjuntamente posibles propuestas a efectos de lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 1 *ter* y 1 *quater*, del Protocolo de Kioto;
- los miembros seguirán aplicando de forma individual el artículo 3, párrafos 3 y 4, del Protocolo de Kioto y las decisiones adoptadas en virtud del mismo;
- las emisiones combinadas del año de base de los miembros será igual a la suma de las emisiones de los años de base respectivos aplicables a cada Estado miembro e Islandia;
- si el cambio de uso de la tierra y la silvicultura constituyeron una fuente neta de emisiones de gases de efecto invernadero en 1990 para cualquiera de los Estados miembros o para Islandia, el miembro de que se trate, de conformidad con el artículo 3, párrafo 7 *bis*, del Protocolo de Kioto, incluirá en sus emisiones del año de base o período de base las emisiones antropógenas agregadas por las fuentes menos la absorción por los sumideros, expresadas en dióxido de carbono equivalente, derivadas del cambio de uso de la tierra o la silvicultura en el año o período de base para calcular la cantidad atribuida conjunta de los miembros, que se determina con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto;

- el cálculo en virtud del artículo 3, párrafo 7 *ter*, del Protocolo de Kioto se aplicará a la cantidad atribuida conjunta del segundo período de compromiso para los miembros, que se determina con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto, y a la suma de las emisiones anuales medias de los miembros en los tres primeros años del primer período de compromiso multiplicada por ocho;
- con arreglo a la Decisión 1/CMP.8, las unidades de la cuenta de la reserva de excedentes del período anterior se podrán retirar durante el período adicional para cumplir los compromisos del segundo período de compromiso en la medida en que las emisiones de dicho período excedan de la cantidad atribuida para éste, según se define en la presente notificación.

### 3. Niveles de emisiones respectivos asignados a los miembros del Acuerdo

Los compromisos cuantificados de limitación y reducción de emisiones mencionados en la tercera columna del anexo B del Protocolo de Kioto son del 80 % para los miembros. La cantidad atribuida conjunta a los miembros para el segundo período de compromiso se determinará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, párrafos 7 *bis*, 8 y 8 *bis*, del Protocolo de Kioto, y su cálculo se verá facilitado por el informe que presente la Unión Europea con arreglo al párrafo 2 de la Decisión 2/CMP.8.

Los niveles de emisiones respectivos de los miembros son los siguientes:

- El nivel de emisiones de la Unión Europea es la diferencia entre la cantidad atribuida conjunta y la suma de los niveles de emisiones de los Estados miembros e Islandia. Su cálculo se verá facilitado por el informe que presente la Unión Europea con arreglo al párrafo 2 de la Decisión 2/CMP.8.
- Los niveles de emisiones respectivos de los Estados miembros y de Islandia de conformidad con el artículo 4, párrafos 1 y 5, del Protocolo de Kioto son la suma de sus cantidades respectivas que figuran en el cuadro 1 de más abajo y los resultados de la aplicación del artículo 3, párrafo 7 *bis*, segunda frase, del Protocolo de Kioto para ese Estado miembro o para Islandia.

Las cantidades atribuidas a los miembros serán iguales a sus niveles de emisiones respectivos.

La cantidad atribuida a la Unión Europea se calculará en comparación con las emisiones de gases de efecto invernadero por las fuentes en el marco del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, en el que participan sus Estados miembros e Islandia, en la medida en que esas emisiones estén reguladas en virtud del Protocolo de Kioto. Las cantidades atribuidas respectivas de los Estados miembros e Islandia abarcan las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros de gases de efecto invernadero en cada Estado miembro o en Islandia a partir de fuentes y sumideros no regulados por la Directiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Esto incluye todas las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros regulados por el artículo 3, párrafos 3 y 4, del Protocolo, así como todas las emisiones de trifluoruro de nitrógeno (NF3) en virtud del Protocolo de Kioto.

Los miembros del presente acuerdo informarán por separado de las emisiones por las fuentes y la absorción por los sumideros regulados por sus cantidades atribuidas respectivas.

Cuadro 1:

Niveles de emisiones de los Estados miembros e Islandia (antes de la aplicación del artículo 3, párrafo 7 *bis*) en términos de toneladas de equivalentes de dióxido de carbono para el segundo período de compromiso del Protocolo de Kioto

Bélgica	584 228 513
Bulgaria	222 945 983
República Checa	520 515 203
Dinamarca	269 321 526
Alemania	3 592 699 888

Estonia	51 056 976
Irlanda	343 467 221
Grecia	480 791 166
España	1 766 877 232
Francia	3 014 714 832
Croacia	162 271 086
Italia	2 410 291 421
Chipre	47 450 128
Letonia	76 633 439
Lituania	113 600 821
Luxemburgo	70 736 832
Hungría	434 486 280
Malta	9 299 769
Países Bajos	919 963 374
Austria	405 712 317
Polonia	1 583 938 824
Portugal	402 210 711
Rumania	656 059 490
Eslovenia	99 425 782
Eslovaquia	202 268 939
Finlandia	240 544 599
Suecia	315 554 578
Reino Unido	2 743 362 625
Islandia	15 327 217

# REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2015/1341 DE LA COMISIÓN

de 12 de marzo de 2015

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 1236/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 1236/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2010, por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental y se deroga el Reglamento (CE) n° 2791/1999 del Consejo <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 51, párrafo primero, letras c), d) y g),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 1236/2010 incorpora al Derecho de la Unión las disposiciones del régimen de control y ejecución («el régimen») establecido mediante una recomendación adoptada por la Comisión de Caladeros del Atlántico Nororiental (CPANE) en su reunión anual de 15 de noviembre de 2006 y modificada posteriormente mediante varias recomendaciones adoptadas en las reuniones anuales de noviembre de 2007, 2008 y 2009.
- (2) En su reunión anual de noviembre de 2013, la CPANE adoptó la Recomendación 9:2014, que modifica los artículos 39, 40, 41 y 45 del régimen, relativos, respectivamente, a la entrada en puerto, a la inspección en puerto, a los desembarques y transbordos, y a las medidas de seguimiento relativas a los buques que practican la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada («pesca INDNR»). En la misma reunión anual, la CPANE adoptó la Recomendación 11:2014, que modifica el artículo 11 del régimen sobre el sistema de localización de buques, y la Recomendación 14:2014, que modifica el artículo 14 del régimen en lo que respecta a la comunicación de los informes y mensajes a la Secretaría de la CPANE.
- (3) En virtud de los artículos 12 y 15 del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental, aprobado por el Consejo mediante la Decisión 81/608/CEE <sup>(2)</sup>, las Recomendaciones 11:2014 y 14:2014 entraron en vigor el 7 de febrero de 2014.
- (4) Con arreglo a sus disposiciones, la Recomendación 9:2014 entrará en vigor el 1 de julio de 2015.
- (5) Es necesario incorporar dichas Recomendaciones al Derecho de la Unión. Por consiguiente, procede modificar el Reglamento (UE) n° 1236/2010.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 1236/2010 se modifica como sigue:

1) En el artículo 11 se añade el párrafo siguiente:

«En el caso de la pesca demersal en la zona de regulación, se aplicarán las disposiciones adicionales siguientes:

- a) cada Estado miembro deberá aplicar un sistema automático capaz de controlar y detectar posibles actividades de pesca demersal en zonas situadas fuera de las zonas de pesca demersal ya existentes, así como la posible pesca en zonas de veda;

<sup>(1)</sup> DO L 348 de 31.12.2010, p. 17.

<sup>(2)</sup> Decisión 81/608/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1981, relativa a la celebración del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental (DO L 227 de 12.8.1981, p. 21).

b) cada Estado miembro se cerciorará de que las delimitaciones de las zonas de veda están instaladas en sus sistemas de vigilancia de buques según las coordenadas incluidas en las recomendaciones adoptadas por la CPANE.»

2) En el artículo 12, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán por que los informes y la información transmitidos a la Secretaría de la CPANE se ajusten a los formatos de intercambio de datos y a los sistemas de comunicaciones de datos establecidos de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 433/2012 de la Comisión (\*).

(\*) Reglamento de Ejecución (UE) no 433/2012 de la Comisión, de 23 de mayo de 2012, que establece disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n° 1236/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un régimen de control y ejecución aplicable en la zona del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Nororiental (DO L 136 de 25.5.2012, p. 41).».

3) En el artículo 40 se añade el apartado 3 siguiente:

«3. La decisión de prohibir la entrada en el puerto será notificada sin demora por el Estado miembro rector del puerto al capitán del buque o a su representante, y se comunicará al Estado de pabellón del buque y a la Comisión, o al organismo designado por ella. A su vez, la Comisión, o el organismo por ella designado, la enviará a la Secretaría de la CPANE.».

4) En el artículo 41, la primera frase del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que los buques de las Partes no contratantes que entren en cualquiera de sus puertos se inspeccionen conforme a lo dispuesto en el artículo 26, apartados 2 y 3.».

5) El artículo 42 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 42

#### **Desembarques, transbordos y otros usos del puerto**

1. Los desembarques, los transbordos u otros usos del puerto por los buques de Partes no contratantes solo podrán comenzar una vez que las autoridades competentes del Estado rector del puerto los hayan autorizado.

2. Cuando un buque de una Parte no contratante haya entrado en puerto, los Estados miembros denegarán el desembarque del buque, el transbordo, la transformación y el envasado de los recursos pesqueros y otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco, en caso de que:

- a) el buque haya sido inspeccionado de conformidad con el artículo 41 y la inspección haya revelado que el buque lleva a bordo especies que estén sujetas a recomendaciones establecidas en virtud del Convenio, a menos que el capitán del buque proporcione a las autoridades competentes pruebas satisfactorias que demuestren que el pescado se ha capturado fuera de la zona de regulación o en cumplimiento de todas las recomendaciones pertinentes establecidas en virtud del Convenio, o
- b) el Estado de pabellón del buque, o el Estado o los Estados de pabellón de los buques cedentes cuando el buque pesquero haya participado en operaciones de transbordo, no haya facilitado la confirmación a que se refiere el artículo 25, o
- c) el capitán del buque no haya cumplido alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 21, letras a) a d), o
- d) los Estados miembros hayan recibido pruebas claras de que los recursos pesqueros a bordo se han capturado en aguas bajo la jurisdicción de una Parte Contratante en infracción de la normativa aplicable, o
- e) los Estados miembros dispongan de pruebas suficientes de que el buque ha participado en actividades de pesca INDNR en la zona del Convenio o ha apoyado dichas actividades pesqueras.

3. En caso de denegación de conformidad con el apartado 2, todo buque de una Parte no contratante tendrá prohibido transbordar en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros.

4. En caso de denegación de conformidad con el apartado 2, los Estados miembros comunicarán su decisión al capitán del buque o a su representante y a la Comisión o al organismo por ella designado. A su vez, la Comisión, o el organismo por ella designado, enviará sin demora esta información a la Secretaría de la CPANE.

5. Los Estados miembros deberán revocar la denegación de uso de sus puertos a un buque únicamente si está suficientemente probado que los motivos por los que se le había denegado el uso eran inadecuados, erróneos o han dejado de existir.

6. Cuando un Estado miembro revoque su denegación de conformidad con el apartado 5, deberá comunicarlo rápidamente a los destinatarios de la comunicación realizada con arreglo al apartado 4. A su vez, la Comisión, o el organismo por ella designado, enviará sin demora esta información a la Secretaría de la CPANE.».

6) En el artículo 44, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) no están autorizados a desembarcar o transbordar en sus puertos o en sus aguas jurisdiccionales;».

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

No obstante, el artículo 1, apartados 3, 4, 5 y 6, serán aplicables a partir del 1 de julio de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 12 de marzo de 2015.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2015/1342 DE LA COMISIÓN****de 22 de abril de 2015****que modifica la metodología para la clasificación de productos por actividades que figura en el anexo A del Reglamento (UE) n° 549/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 549/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo al Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 2, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Sistema Europeo de Cuentas establecido por el Reglamento (UE) n° 549/2013 (SEC 2010) es un sistema de cuentas nacionales y regionales destinado a cumplir los requisitos de la política económica, social y regional de la Unión.
- (2) El anexo del Reglamento (CE) n° 451/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, que establece una clasificación de los productos por actividades (CPA), se adoptó para cumplir los requisitos de la Unión en materia de estadísticas. Fue sustituido por el Reglamento (UE) n° 1209/2014 de la Comisión <sup>(3)</sup>.
- (3) Las referencias a la CPA en el SEC 2010 deben estar en consonancia con la nueva clasificación establecida por el Reglamento (UE) n° 1209/2014 de la Comisión.
- (4) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 549/2013 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El anexo A del Reglamento (UE) n° 549/2013 se modificará de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 2015.

*Por la Comisión**El Presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> DO L 174 de 26.6.2013, p. 1.<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 451/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, por el que se establece una nueva clasificación estadística de productos por actividades (CPA) y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3696/93 del Consejo (DO L 145 de 4.6.2008, p. 65).<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 1209/2014 de la Comisión, de 29 de octubre de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 451/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece una nueva clasificación estadística de productos por actividades (CPA) y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3696/93 del Consejo (DO L 336 de 22.11.2014, p. 1).

## ANEXO

El anexo A del Reglamento (UE) n° 549/2013 queda modificado como sigue:

1. Los términos «CPA Rev. 2» y «CPA 2008» se sustituyen por el término siguiente:  
«CPA».
  2. [Esta modificación no afecta a la versión española].
  3. El capítulo 23 queda modificado como sigue:
    - a) en la tabla P\*3, el texto «Industrias extractivas; productos manufacturados; energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; suministro de agua; construcciones y trabajos de construcción» se sustituye por el texto siguiente:  
«Industrias extractivas; productos manufacturados; energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; suministro de agua, servicios de alcantarillado, gestión de residuos y saneamiento; construcciones y trabajos de construcción».
    - b) [esta modificación no afecta a la versión española];
    - c) la tabla P\*38 queda modificada como sigue:
      - i) «Productos textiles, prendas de vestir y artículos de cuero y calzado» se sustituye por: «Productos textiles, prendas de vestir y artículos de cuero y piel cuero»,
      - ii) [esta modificación no afecta a la versión española],
      - iii) [esta modificación no afecta a la versión española],
      - iv) «Productos de caucho y plásticos» se sustituye por:  
«Productos de caucho y plástico»,
    - d) [esta modificación no afecta a la versión española],
    - e) en la tabla P\*88, «Productos de caucho y plásticos» se sustituye por:  
«Productos de caucho y plástico».
-

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1343 DE LA COMISIÓN****de 3 de agosto de 2015****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 y (CE) n° 1234/2007 <sup>(1)</sup>,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.
- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 3 de agosto de 2015.

*Por la Comisión,*  
*en nombre del Presidente,*  
Jerzy PLEWA  
*Director General de Agricultura y Desarrollo Rural*

---

<sup>(1)</sup> DO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

## ANEXO

## Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código tercer país <sup>(1)</sup>	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	MA	158,3
	MK	31,4
	ZZ	94,9
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	126,1
	ZZ	126,1
0805 50 10	AR	131,9
	BO	135,7
	UY	71,8
	ZA	125,5
	ZZ	116,2
0806 10 10	EG	241,1
	MA	217,4
	TN	158,2
	ZZ	205,6
0808 10 80	AR	122,7
	BR	105,9
	CL	140,6
	NZ	147,8
	US	122,7
	UY	139,7
	ZA	135,2
0808 30 90	ZZ	130,7
	AR	227,2
	CL	136,0
	CN	89,6
	MK	75,0
	NZ	150,8
	TR	158,2
0809 29 00	ZA	110,6
	ZZ	135,3
	TR	250,3
	US	547,8
	ZZ	399,1

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país <sup>(1)</sup>	Valor de importación a tanto alzado
0809 30 10, 0809 30 90	MK	80,0
	TR	162,2
	ZZ	121,1
0809 40 05	BA	58,2
	XS	66,1
	ZZ	62,2

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (UE) n° 1106/2012 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) n° 471/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre estadísticas comunitarias relativas al comercio exterior con terceros países, en lo que concierne a la actualización de la nomenclatura de países y territorios (DO L 328 de 28.11.2012, p. 7). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

## DECISIONES

### DECISIÓN (UE) 2015/1344 DE LA COMISIÓN

de 1 de octubre de 2014

relativa a la ayuda estatal asunto SA.18857 (2012/C, ex 2011/NN) — Presunta ayuda a Ryanair Ltd y el aeropuerto de Västerås

[notificada con el número C(2014) 6832]

(El texto en lengua sueca 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,

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 <sup>(1)</sup>, de conformidad con los citados artículos, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

#### 1. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta, con fecha 25 de enero de 2012, la Comisión informó a Suecia que había decidido incoar el procedimiento contemplado en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE») en relación con algunas de las medidas aplicadas por las autoridades suecas en relación con el aeropuerto de Västerås y Ryanair Ltd.
- (2) Tras varios recordatorios y prórrogas del plazo de respuesta, las autoridades suecas presentaron sus observaciones sobre la decisión de incoación el 16 de mayo de 2012. Otras observaciones se presentaron el 12 de noviembre de 2012, el 5 de marzo de 2014 y el 14 de mayo de 2014.
- (3) Por carta, con fecha 13 de mayo de 2012, Ryanair presentó observaciones sobre la decisión de incoación. El 25 de julio de 2012, la Comisión remitió una versión no confidencial de dichas observaciones a las autoridades suecas.
- (4) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* <sup>(2)</sup>. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas.
- (5) El 16 de julio de 2012, la Comisión recibió tres alegaciones en respuesta a su invitación a terceras partes a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión. Las observaciones fueron facilitadas por Västerås Flygplats AB (en lo sucesivo, «VFAB»), Ryanair y Airport Marketing Services, filial de Ryanair (en lo sucesivo, «AMS»). La Comisión recibió comentarios adicionales de Ryanair y AMS el 20, 23 y 24 de julio de 2012.
- (6) Mediante carta, con fecha 5 de septiembre de 2012, la Comisión remitió las observaciones de VFAB, Ryanair y AMS a las autoridades suecas, por si deseaban formular observaciones. Las autoridades suecas respondieron el 5 de octubre de 2012.
- (7) Ryanair y AMS remitieron otras observaciones el 10 de abril de 2013. Las observaciones se enviaron a Suecia para que presentara sus alegaciones el 3 de mayo de 2013. Suecia contestó, negándose a formular observaciones, el 17 de mayo de 2013.

<sup>(1)</sup> DO C 172 de 16.6.2012, p. 27.

<sup>(2)</sup> Véase la nota 1 a pie de página.

- (8) El 20 de diciembre de 2013, Ryanair presentó observaciones. Las observaciones se enviaron a Suecia para que presentara sus comentarios el 8 de enero de 2014. Suecia contestó, negándose a formular observaciones, el 4 de febrero de 2014.
- (9) Ryanair presentó más alegaciones los días 24, 27 y 31 de enero de 2014 y el 7 de febrero y el 2 de septiembre de 2014. Estas observaciones se transmitieron también a Suecia, que no formuló observaciones.
- (10) Por carta, con fecha 24 de febrero de 2014, la Comisión informó a Suecia, VFAB, Ryanair, AMS y al denunciante Scandinavian Airlines System («SAS») de la adopción de las Directrices de la UE sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas <sup>(3)</sup> (en lo sucesivo, las «Directrices de aviación de 2014») y del hecho de que estas Directrices serían aplicables a las medidas objeto de la investigación formal a partir del momento de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* e invitó a los destinatarios a que presentaran sus observaciones.
- (11) Las Directrices de aviación de 2014 se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 4 de abril de 2014 <sup>(4)</sup>. Sustituyen a 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 <sup>(5)</sup> (en lo sucesivo, las «Directrices de aviación de 2005») a partir de dicha fecha <sup>(6)</sup>.
- (12) El 15 de abril de 2014 se publicó un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en el que se instaba a los Estados miembros y a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la aplicación de las Directrices de aviación de 2014 en este caso en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación <sup>(7)</sup>. Las autoridades suecas presentaron sus observaciones el 14 de mayo de 2014. La Comisión no recibió observaciones al respecto por parte de los interesados.

## 2. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN Y CONTEXTO DE LAS MEDIDAS

### 2.1. AEROPUERTO DE VÄSTERÅS

- (13) El aeropuerto de Västerås es un aeropuerto pequeño situado a unos 100 km al oeste de Estocolmo. El aeropuerto era originalmente un aeródromo militar que se abrió en 1930, pero el ejército del aire cerró la base en 1983. El aeropuerto también se abrió al tráfico aéreo civil en 1976.
- (14) Durante el período 2000-2010, las operaciones del transporte aéreo civil de pasajeros en el aeropuerto de Västerås pueden resumirse como sigue:

Cuadro 1

#### Frecuencia de pasajeros y compañías aéreas operativas en el aeropuerto de Västerås 2000-2010

Año	Número de aterrizajes	Número de pasajeros	Compañías aéreas que operan en el aeropuerto
2000	12 450	113 626	European Executive Express, SAS y Direktflyg
2001	18 708	185 302	European Executive Express, SAS, Direktflyg y Ryanair
2002	19 146	190 038	European Executive Express, SAS (hasta octubre), Direktflyg, Ryanair y Skyways
2003	16 500	197 584	European Executive Express (hasta octubre), Direktflyg, Skyways y Ryanair

<sup>(3)</sup> Comunicación de la Comisión — Directrices de la UE sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

<sup>(4)</sup> Véase la nota 3 a pie de página.

<sup>(5)</sup> Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

<sup>(6)</sup> Considerando 171 de las Directrices de aviación de 2014.

<sup>(7)</sup> DO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

Año	Número de aterrizajes	Número de pasajeros	Compañías aéreas que operan en el aeropuerto
2004	17 599	242 376	SAS (actividad limitada desde noviembre), Direktflyg (actividad limitada desde mayo), Skyways (hasta julio) y Ryanair
2005	14 123	221 422	SAS (actividad limitada), Direktflyg (actividad limitada hasta marzo) y Ryanair
2006	13 097	182 700	SAS (actividad limitada) y Ryanair <sup>(1)</sup>
2007	13 994	178 795	SAS (hasta marzo) y Ryanair
2008	11 973	186 612	Ryanair y Wizzair (desde mayo)
2009	15 193	174 495	Ryanair y Wizzair (hasta octubre)
2010	14 420	150 793	Ryanair y City Airline (desde abril hasta mayo)

Fuentes: Transportstyrelsen e información facilitada por las autoridades suecas (<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-/Flygplatsstatistik/>).

<sup>(1)</sup> Según las autoridades suecas, Ryanair interrumpió sus actividades en el aeropuerto de Västerås entre finales de octubre de 2006 y el 12 de febrero de 2007.

- (15) En los años siguientes al período cubierto por la investigación, el número de pasajeros se desglosa como sigue: 142 992 en 2011, 163 472 en 2012 y 273 362 en 2013.
- (16) Además de las actividades de transporte aéreo civil, el aeropuerto de Västerås fue utilizado por la escuela de aviación de Suecia (Hässlögymnasiet), que proporciona enseñanza secundaria superior para los pilotos de líneas aéreas y mecánicos de aeronaves, y por el organismo nacional sueco para la formación profesional superior, que proporciona formación para los técnicos del sector de la aviación. Se utiliza también con fines militares como base para actividades de transporte internacional. Además, un club aeronáutico privado utilizó el aeropuerto de forma gratuita.
- (17) La proximidad <sup>(8)</sup> de otros aeropuertos es la siguiente:
- Bromma, aproximadamente a 94 km o a unos 59 minutos en coche.
  - Arlanda, aproximadamente a 103 km o a unos 64 minutos en coche.
  - Aeropuerto de Örebro, aproximadamente a 113 km o a 70 minutos en coche.
  - Skavsta, aproximadamente a 133 km o a unos 108 minutos en coche.

## 2.2. VFAB

- (18) El aeropuerto de Västerås lo gestiona VFAB, una empresa creada por la Ciudad de Västerås a finales de la década de 1990. En 2000, la autoridad de aviación civil de Suecia («SCAA»), una institución pública, a través de su filial LfV Holding AB, adquirió el 40 % de las acciones de VFAB. En diciembre de 2006, LfV Holding AB vendió sus acciones de VFAB al ayuntamiento de Västerås, que volvió a ser el único accionista. VFAB ha sido una empresa de propiedad totalmente pública durante todo el período cubierto por la presente Decisión.
- (19) VFAB era propietaria de la infraestructura aeroportuaria que operaba hasta 2003 cuando la infraestructura se vendió a Västerås Flygfastigheter AB, una sociedad propiedad del ayuntamiento de Västerås, a la que VFAB paga un alquiler por utilizar el aeropuerto. Durante el período 2004-2010, el alquiler anual pagado a Västerås Flygfastigheter AB osciló entre 2,1 y 4,2 millones SEK.
- (20) Según sus informes anuales, VFAB ha sufrido las siguientes pérdidas anuales por sus actividades en el aeropuerto de Västerås. (Todos los valores se expresan en millones de SEK).

<sup>(8)</sup> Todas las distancias se expresan en kilómetros por carretera, según la ruta más rápida. Fuente: [maps.google.com](http://maps.google.com), sitio consultado el 30 de junio de 2014.

Cuadro 2

**Resultado anual de VFAB**

Año	Ingresos	Otra ayuda de funcionamiento	EBITDA, excluida la ayuda de funcionamiento	EBIT, excluida la ayuda de funcionamiento	Beneficios o pérdidas, excluida la ayuda de funcionamiento
1999 <sup>(1)</sup>	25,6	2,5	- 4,9	- 6,4	- 2,5
2000	25,1	2,3	- 8,5	- 11,2	- 12,7
2001	30,8	1,5	- 8,1	- 11,7	- 13,4
2002	30,9	1,1	- 7,0	-11,4	- 16,4
2003	26,2	1,0	- 15,8	- 18,6	- 21,2
2004	23,9	1,3	- 15,3	- 16,6	- 16,6
2005	24,0	1,1	- 17,9	- 19,1	- 19,2
2006	19,5	1,1	- 23,3	- 24,5	- 24,6
2007	20,9	—	- 22,0	- 23,1	- 22,9
2008	23,1	0,7	- 22,3	- 23,3	- 23,2
2009	22,9	1,6	- 24,6	- 25,8	- 25,8
2010	21,9	1,8	- 23,6	- 24,9	- 24,8
<b>TOTAL</b>		<b>15,8</b>			

Fuente: Informes anuales de VFAB.

<sup>(1)</sup> Habida cuenta de que el funcionamiento del aeropuerto lo gestiona Västerås Flygfastigheter AB, las cifras incluyen las actividades inmobiliarias.

- (21) «Otra ayuda de funcionamiento» para los años 1999 a 2006, inclusive, comprende el apoyo estatal con arreglo a un régimen de subvenciones de ámbito nacional para el funcionamiento de los aeropuertos que no son directamente propiedad del Estado (en lo sucesivo, «el régimen de aeropuertos locales»). La ayuda se fija anualmente teniendo en cuenta las pérdidas de cada aeropuerto.
- (22) Sin embargo, la ayuda concedida en los años 2008 a 2009 no está relacionada con el régimen pero se refiere a las compensaciones del Estado para pagar los servicios de control del tráfico aéreo prestados por el aeropuerto de Västerås como parte del sistema nacional de control del tráfico aéreo.
- (23) A fin de cubrir parcialmente las pérdidas que se especifican en el cuadro 2 anterior, los propietarios de VFAB aportaron las siguientes contribuciones de los accionistas:

Cuadro 3

**Aportaciones de accionistas a VFAB entre 2001 y 2010**

Año	Importe (en millones de SEK)
2003	38,5
2005	8

Año	Importe (en millones de SEK)
2006	65,5
2008	47
2010	35
<b>TOTAL</b>	<b>194</b>

Fuente: Informes anuales de VFAB.

### 2.3. ACUERDOS SOBRE TASAS AEROPORTUARIAS ENTRE VFAB Y RYANAIR

- (24) Según las autoridades suecas, no se dispone de ninguna lista de precios, ley o reglamento que VFAB esté obligada a aplicar a la hora de fijar las tasas aeroportuarias <sup>(9)</sup>. Por lo tanto, VFAB puede decidir libremente qué tasas aplicar. Para los usuarios que tengan un acuerdo con VFAB, las tasas se fijan en sus respectivos acuerdos. Para los vuelos *ad hoc* de usuarios que no han firmado ningún acuerdo con VFAB, existe una lista oficial de tasas aeroportuarias <sup>(10)</sup>.
- (25) Desde abril de 2001, Ryanair ha operado en el aeropuerto de Västerås al amparo de los acuerdos siguientes con VFAB.

#### 2.3.1. Acuerdo de 5 de abril de 2001 («el Acuerdo de 2001»)

- (26) De conformidad con los términos del Acuerdo de 2001 <sup>(11)</sup>, durante un período de [...] (\*) años Ryanair deberá operar servicios aéreos regulares de pasajeros al menos diariamente entre Västerås y Londres-Stansted y, a elección de Ryanair, entre Västerås y otros puntos de la red de Ryanair con un Boeing 737-800, con una estructura de tarifas para pasajeros y estándares de servicio de «bajo coste». Ryanair garantizará un mínimo de [...] pasajeros que embarcan al año para cada rotación de los servicios.
- (27) Las tasas aeroportuarias se abonarán como un precio unitario fijo por pasajero que embarca como sigue:

Cuadro 4

#### Tasas aeroportuarias por pasajero saliente

Período	Importe (SEK)	Importe máximo por aeronave que despegue (SEK)
Hasta el 31.3.2002	[...]	[...]
1.4.2002-31.3.2006	[...]	[...]
1.4.2006-31.3.2011	[...]	[...]

- (28) Los servicios de VFAB comprenden servicios de terminal y tierra que consisten en el contacto con las autoridades locales y la información a las partes interesadas de los desplazamientos de los aviones de Ryanair; control de carga, comunicaciones y sistema de control de salidas; servicios de pasajeros y equipaje; mantenimientos de aeronaves; provisión y operación de equipos de repostaje, etc.; operaciones de vuelos y administración de personal; supervisión y administración; y seguridad.
- (29) Respectivamente, VFAB y Ryanair deberán pagar [...] de todas las tasas ambientales, de seguridad y de otro tipo relacionadas con el aeropuerto impuestas por las autoridades estatales.

<sup>(9)</sup> La SCAA puede hacer vinculantes los reglamentos sobre tasas aeroportuarias aplicables a los aeropuertos civiles, pero ninguno de estos reglamentos se aplicaba en el período cubierto por la presente Decisión.

<sup>(10)</sup> Las autoridades suecas han presentado las listas que eran válidas en 2004 y 2007. Para más detalles, véase la Decisión de incoación.

<sup>(11)</sup> Aunque se firmó el 11 de marzo de 2002, el Acuerdo iba a aplicarse con efecto retroactivo a partir del 1 de abril de 2001 (hasta marzo de 2011).

(\*) Información protegida por el secreto profesional.

- (30) VFAB abonará a Ryanair ayudas a la comercialización por valor de [...] SEK para impulsar medidas destinadas a promover los vuelos de Ryanair hacia y desde el aeropuerto de Västerås.
- (31) VFAB ofrecerá servicios de reserva en el aeropuerto. A cambio, recibirá una comisión de un [...] % sobre todos los precios de Ryanair vendidos por VFAB y una comisión de un [...] % por cada coche de alquiler reservado por VFAB en relación con los vuelos de Ryanair.

**2.3.2. Apéndice con fecha 1 de febrero de 2003 del Acuerdo de 2001 (en lo sucesivo, «el Acuerdo de 2003»)**

- (32) El 1 de febrero de 2003, VFAB y Ryanair firmaron un apéndice al Acuerdo de 2001 (en lo sucesivo, «el Acuerdo de 2003»), en el cual las tasas aeroportuarias por pasajero se modificaron de la siguiente forma.

Cuadro 5

**Tasas aeroportuarias de acuerdo con el apéndice de 2003**

Número de rotaciones <sup>(1)</sup> diarias	1 rotación		2 rotaciones		3 rotaciones	
Período	Importe (SEK)	Limitado al máx. por aeronave que despega	Importe (SEK)	Limitado al máx. por aeronave que despega	Importe (SEK)	Limitado al máx. por aeronave que despega
Hasta el 31.3.2002	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2002 a 31.3.2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2006 a 31.3.2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2009 a 31.3.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Número de rotaciones diarias	4 rotaciones		5 rotaciones		6 rotaciones	
Hasta el 31.3.2002	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2002 a 31.3.2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2006 a 31.3.2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.4.2009 a 31.3.2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> La rotación se entiende como un vuelo que llega y que, a continuación, despega desde el aeropuerto.

**2.3.3. Acuerdo de 31 de enero de 2005 («el Acuerdo de 2005»)**

- (33) El 31 de enero de 2005, se celebró entre VFAB y Ryanair un acuerdo que sustituye al de 2001 y al de 2003 (en lo sucesivo, «el Acuerdo de 2005») para el período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el [...]. El Acuerdo de 2005 introduce los siguientes cambios respecto a los acuerdos anteriores:
- (a) Ryanair realizará entre [...] rotaciones al día y seguirá garantizando un mínimo de [...] salidas de pasajeros anuales para cada rotación.
- (b) Entre el 1 de enero de 2005 y el 31 de marzo de 2011, la tasa aeroportuaria se fijó en [...] SEK por pasajero saliente. Para el resto del período de duración del contrato, el cargo correspondiente se fijó en [...] SEK. No obstante, según las autoridades suecas, las tasas acordadas para el período posterior al 1 de enero de 2005 no se aplicaron y la tasa aeroportuaria efectivamente aplicada a partir del 1 de enero de 2005 fue de [...] SEK por pasajero saliente.

#### 2.4. LOS ACUERDOS CON RYANAIR Y AMS EN RELACIÓN CON AYUDAS A LA COMERCIALIZACIÓN Y PROGRAMAS DE INCENTIVOS

- (34) VFAB firmó dos acuerdos de comercialización con Ryanair y Airport Marketing Services Ltd (en lo sucesivo, «AMS»), una filial de Ryanair.
- (35) El primer acuerdo, firmado el 12 de junio de 2008 entre VFAB y Ryanair Ltd, se refería a la publicidad en prensa sueca y británica, en la revista de a bordo de Ryanair, en el sitio de Ryanair.com, correos electrónicos enviados a suscriptores del Reino Unido, etc. Del valor total de [...] EUR para estos servicios, VFAB acordó pagar [...] EUR.
- (36) El segundo acuerdo <sup>(12)</sup> entre VFAB y AMS se dividía en tres partes, a saber:
- (a) Marketing en la página principal del Reino Unido de Ryanair [...] entre el 1 de noviembre de 2010 y el 31 de marzo de 2011 por un valor de [...] EUR.
  - (b) Marketing en la página principal del Reino Unido de Ryanair [...] entre el 1 de noviembre de 2010 y el 31 de octubre de 2013 por un valor de [...] EUR al año ([...] EUR en total).
  - (c) Programa de incentivos para nuevas rutas: se acordó que [...].

#### 2.5. DENUNCIA

- (37) En 2006, la Comisión recibió una denuncia de SAS alegando que las autoridades suecas, a través de los acuerdos del aeropuerto de Västerås, concedían ayudas estatales en favor de Ryanair. SAS alegó que VFAB aplicaba tasas aeroportuarias más bajas, no justificadas de manera objetiva (sin guardar relación con los costes) a Ryanair con respecto a las que se cobraban a SAS. El denunciante argumentó también que las pérdidas anuales de VFAB se cubrían con fondos públicos de la ciudad de Västerås y la SCAA. Por otra parte, el denunciante alegó que la ayuda no sería compatible con el mercado interior.

### 3. RAZONES PARA LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL Y LA INVESTIGACIÓN DE LA COMISIÓN

- (38) La Comisión incoó el procedimiento de investigación formal porque tenía dudas en cuanto a la compatibilidad de las siguientes medidas con las normas relativas a las ayudas estatales:
- (a) Las aportaciones de accionistas a VFAB entre 2003 y 2010.
  - (b) El alquiler pagado por VFAB a Västerås Flygfastigheter AB por la utilización de la infraestructura aeroportuaria entre 2003 y 2010.
  - (c) La ayuda de funcionamiento concedida a VFAB y otros aeropuertos en el marco del régimen de aeropuertos locales en el período comprendido entre 2001 y 2010.
  - (d) Las tasas aeroportuarias aplicadas por VFAB a Ryanair entre 2001 y 2010.
  - (e) El apoyo comercial concedido por VFAB a Ryanair y AMS en 2001, 2008 y 2010.

#### 3.1. MEDIDA 1: APORTACIONES DE ACCIONISTAS A VFAB ENTRE 2003 Y 2010

- (39) En la Decisión de incoación, la Comisión señaló que VFAB era de propiedad totalmente pública y que las aportaciones de los accionistas parecían ser imputable al Estado y constituir a recursos estatales.
- (40) La Comisión no encontró indicios de que las contribuciones constituyeran una compensación por servicios de interés económico general, sino que parecía más bien que se habían concedido a fin de cubrir las pérdidas de las actividades comerciales de VFAB. Sobre la base de la información disponible, y teniendo en cuenta que VFAB había generado importantes pérdidas durante más de 10 años, la Comisión albergaba serias dudas de que los accionistas hubieran actuado como operadores en una economía de mercado («OEM») a la hora de aportar las contribuciones. De este modo, llegó a la conclusión preliminar de que las aportaciones de los accionistas constituían una ventaja económica al exonerar a VFAB de costes que, de lo contrario, debería haber sufragado.
- (41) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que las aportaciones de los accionistas constituían ayuda estatal y expresó sus dudas en cuanto a que dicha ayuda fuera compatible con el mercado interior.

<sup>(12)</sup> El acuerdo se concluyó en dos notas complementarias al Acuerdo de 2005 (firmadas el 1 de agosto de 2010) y un acuerdo de servicios de comercialización (firmado el 17 de agosto de 2010).

### 3.2. MEDIDA 2: GASTOS DE ALQUILER DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL AEROPUERTO PAGADOS POR VFAB ENTRE 2003 Y 2010

- (42) Sobre la base de la escasísima información disponible, la Comisión consideró que existían indicios preliminares de que el alquiler abonado por el uso de las infraestructuras aeroportuarias podría ser inferior a la renta de mercado.
- (43) Un alquiler subvencionado eximiría a VFAB de unos costes que, de otro modo, tendría que soportar y, por consiguiente, constituye una ventaja selectiva. La infraestructura aeroportuaria es propiedad del ayuntamiento de Västerås (a través de su filial Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB) y la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que la decisión de fijar el alquiler implicaba fondos estatales y que era imputable al Estado.
- (44) Por consiguiente, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el alquiler, si era inferior a la tasa establecida en el mercado, podía constituir ayuda y puso en duda que tal ayuda fuera compatible con el mercado interior.

### 3.3. MEDIDA 3: LA AYUDA DE FUNCIONAMIENTO CONCEDIDA A VFAB Y OTROS AEROPUERTOS EN EL MARCO DEL RÉGIMEN DE AEROPUERTOS LOCALES EN EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 2001 Y 2010

- (45) La base para la ayuda se había establecido por ley y la ayuda la concedían anualmente las autoridades suecas. La ayuda se financió con cargo al presupuesto del Estado. Por lo tanto, la Comisión consideró que implicaba una transferencia de recursos del Estado y que era imputable al Estado.
- (46) La medida liberó determinadas categorías de aeropuertos de una carga financiera que, de lo contrario, habrían tenido que soportar. Sobre la base de la información a disposición de la Comisión, la ayuda no parecía basarse en una obligación de servicio público o cubrir exclusivamente actividades no económicas en los aeropuertos correspondientes. El Estado no liberó la ayuda en calidad de accionista, por lo que no parece que se hubiera aplicado el principio de los OEM. Por lo tanto, la Comisión consideró *a priori* que la ayuda de funcionamiento ofreció a determinadas empresas una ventaja económica selectiva en comparación con las demás empresas.
- (47) Dado que los beneficiarios de la medida operaban en un mercado abierto a la competencia y en el que existen intercambios comerciales entre los Estados miembros, la medida falsea o amenaza con falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.
- (48) Por lo tanto, parecía que la ayuda de funcionamiento concedida a VFAB y a otros aeropuertos que no eran propiedad directa del Estado constituía ayuda estatal. Sobre la base de la información disponible, la Comisión albergaba dudas de que la ayuda en cuestión fuera compatible con el Tratado.

### 3.4. MEDIDA 4: LAS TASAS AEROPORTUARIAS APLICADAS POR VFAB A RYANAIR ENTRE 2001 Y 2010

- (49) Durante todo el período objeto de investigación, VFAB era íntegramente de propiedad pública. A la luz de este dato y la información sobre la estructura de gobernanza de VFAB, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que la fijación de las tasas aeroportuarias por VFAB implicaba fondos estatales y que era imputable al Estado.
- (50) En la medida en que dichas tasas aeroportuarias se fijarían por debajo de los precios de mercado para los servicios prestados por VFAB a Ryanair, la Comisión consideró que entrañarían una ventaja selectiva para Ryanair. A este respecto, la Comisión señaló que las tasas aeroportuarias aplicadas por VFAB a Ryanair eran manifiestamente inferiores a las aplicadas al demandante. Además, la Comisión expresó sus dudas, sobre la base de la información disponible, de que el comportamiento de VFAB en la fijación de las tasas aeroportuarias a Ryanair fuera coherente con el comportamiento de un OEM.
- (51) Sobre esta base, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que las tasas aeroportuarias acordadas específicamente con Ryanair con arreglo a los acuerdos de 2001, 2003 y 2005 no se habían concluido en condiciones normales de mercado y otorgaban a Ryanair una ventaja económica selectiva que podía constituir ayuda estatal.
- (52) La Comisión también dudaba de que tal ayuda fuera compatible con el mercado interior, en particular a la luz de las disposiciones de las Directrices de aviación de 2005.

### 3.5. MEDIDA 5: APOYO COMERCIAL CONCEDIDO POR VFAB A RYANAIR Y AMS EN 2001, 2008 Y 2010

- (53) En cuanto a la medida 5, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que los contratos celebrados por VFAB implicaron la utilización de fondos estatales que eran imputables al Estado.

- (54) Por lo que se refiere a la posible ventaja de los acuerdos para la ayuda a la comercialización, la Comisión expresó sus dudas de que las condiciones de los acuerdos, por parte de VFAB, fueran coherentes con el comportamiento de un OEM, puesto que los datos disponibles no revelaban que, a primera vista, el acuerdo aportara un valor económico correspondiente para VFAB. Por consiguiente, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que estos acuerdos proporcionaron una ventaja a Ryanair al dispensarla de gastos que, de otro modo, tendría que soportar en el ejercicio de su actividad empresarial y que esta ventaja a primera vista era optativa, ya que se aplicaba a Ryanair/AMS exclusivamente <sup>(13)</sup>.
- (55) Sobre la base de lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el apoyo comercial concedido a Ryanair/AMS constituía una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Además, la Comisión dudaba de que esta ayuda fuera compatible con el mercado interior, en particular en lo que respecta a las disposiciones de las Directrices de aviación de 2005.

#### 4. ALEGACIONES DE SUECIA

- (56) Las alegaciones de Suecia en el procedimiento de investigación formal se resumen a continuación, pero se analizarán de manera más detallada en la sección 6 «Evaluación».

##### 4.1. MEDIDA 1: APORTACIONES DE ACCIONISTAS A VFAB ENTRE 2003 Y 2010

- (57) Suecia, prácticamente sobre la misma base que VFAB (véanse los considerandos 63 a 65 a continuación), alegó que cualquier ayuda concedida con recursos estatales a VFAB no podría, en ningún caso, constituir una ayuda estatal, ya que sirvió para compensar pérdidas derivadas exclusivamente de actividades no económicas en el aeropuerto o, con carácter subsidiario, porque constituirían una compensación por servicios de interés económico general (SIEG).

##### 4.2. MEDIDA 2: GASTOS DE ALQUILER DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL AEROPUERTO PAGADOS POR VFAB ENTRE 2003 Y 2010

- (58) Suecia contesta que el alquiler abonado por el uso de las infraestructuras aeroportuarias puede constituir ayuda estatal prestada a VFAB.
- (59) Suecia alega que el alquiler estaría por debajo del nivel de mercado. Señalan el hecho de que, con arreglo a disposiciones vigentes de planificación, las tierras de que se trata solo pueden utilizarse para las operaciones aeroportuarias y que el nivel de renta debe evaluarse, entre otras cosas, teniendo en cuenta la baja rentabilidad de esta actividad.
- (60) Suecia sostiene además que no existe ninguna prueba concreta que respalde las dudas que la Comisión alberga acerca del nivel de renta.

##### 4.3. MEDIDA 3: LA AYUDA DE FUNCIONAMIENTO CONCEDIDA A VFAB Y OTROS AEROPUERTOS EN EL MARCO DEL RÉGIMEN DE AEROPUERTOS LOCALES EN EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 2001 Y 2010

- (61) Suecia ha alegado que la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos de propiedad no estatal debe considerarse como un régimen de ayudas de funcionamiento compatible con el mercado interior a la luz del punto 137 de las Directrices de aviación de 2014.

#### 5. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

- (62) Las alegaciones de las partes interesadas en el procedimiento de investigación formal se resumen a continuación, pero se analizarán de manera más detallada en la sección 6 «Evaluación».

##### 5.1. ALEGACIONES DE VFAB

###### 5.1.1. Medida 1: Aportaciones de accionistas a VFAB entre 2003 y 2010

- (63) VFAB alega que la gran mayoría de los servicios aeroportuarios se prestaron a los colegios que operaban allí y al club aéreo (véase el considerando 16). VFAB aduce, asimismo, que estos usuarios no participan en la actividad económica y que la prestación de servicios aeroportuarios a estos centros tampoco tendría naturaleza económica y, por tanto, no entra en el ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales, como sería el caso de los recursos públicos utilizados para cubrir las pérdidas de explotación resultantes de la prestación de tales servicios.

<sup>(13)</sup> A este respecto, la Comisión consideró irrelevante que parte de la ayuda a la comercialización se hubiese prestado a través de la filial AMS de Ryanair, y no directamente a esta última. La Comisión observó que Ryanair tenía el control directo de AMS en el momento en que se suscribieron los acuerdos e incluso parece haber firmado una de las notas complementarias en nombre de AMS. Asimismo, en el acuerdo de servicios de comercialización entre VFAB y AMS consta que las decisiones se basan en el compromiso asumido por Ryanair basado en establecer y gestionar rutas cuatro veces por semana desde London Stansted hasta VST.

- (64) No obstante, si las actividades aeroportuarias se consideraran económicas, VFAB considera que constituirían servicios de interés económico general (SIEG) y que cualquier ayuda pública para cubrir las pérdidas resultantes de la prestación de tales servicios de interés económico general no constituiría ayuda estatal.
- (65) Por último, VFAB alega que las contribuciones de los accionistas a VFAB sería pertinente para realizar una evaluación con arreglo a las normas sobre ayudas estatales únicamente en la medida en que se utilizaran para cubrir las pérdidas relacionadas con las operaciones comerciales de VFAB, entendidas como la prestación de servicios aeroportuarios a compañías aéreas comerciales. A este respecto, VFAB considera que las contribuciones de los accionistas se atenían a la conducta de un OEM, ya que las operaciones comerciales de los aeropuertos eran cada vez más rentables (en el sentido de que las rentas derivadas de estas operaciones cubrían los costes de las mismas operaciones y generaban beneficios).

#### 5.1.2. **Medida 2: Gastos de alquiler de las infraestructuras del aeropuerto pagados por VFAB entre 2003 y 2010**

- (66) VFAB niega que la renta se fijara por debajo de los niveles de mercado habida cuenta de las restricciones en vigor respecto al uso del suelo y la rentabilidad negativa de las operaciones aeroportuarias en los locales.
- (67) En cualquier caso, VFAB niega que la fijación del alquiler pueda imputarse al Estado. Si bien la propiedad de la infraestructura aeroportuaria, Västerås Flygfastigheter AB, recae íntegramente en el ayuntamiento de Västerås, la empresa actúa con independencia de su accionista público y fija las rentas de sus propiedades sobre la base de consideraciones comerciales. El nivel del alquiler no era, así pues, imputable al Estado.

#### 5.1.3. **Medidas 4 y 5: Tasas de aeropuerto aplicables a Ryanair desde 2001 hasta 2010 y apoyo comercial concedido a Ryanair y AMS en 2001, 2008 y 2010**

- (68) VFAB ha alegado que los acuerdos comerciales entre VFAB, Ryanair y AMS eran coherentes, por parte de VFAB, con el comportamiento de un OEM y, por lo tanto, no constituyen ayuda estatal.
- (69) VFAB ha sufrido pérdidas constantes en el período cubierto por la investigación, así como en los años anteriores. Sin embargo, según VFAB estas pérdidas eran imputables a las supuestas actividades no económicas del aeropuerto, mientras que los acuerdos con las compañías aéreas comerciales, incluidas las medidas 4 y 5, cubrían sus costes incrementales y aportaban beneficios operativos y, por tanto, contribuían favorablemente al resultado financiero de VFAB.
- (70) VFAB también ha presentado información financiera detallada a petición de la Comisión.

### 5.2. ALEGACIONES DE RYANAIR

#### 5.2.1. **Medida 4: Tasas de aeropuerto aplicables a Ryanair desde 2001 hasta 2010**

- (71) Ryanair alegó que las tasas aeroportuarias aplicadas por VFAB a Ryanair no constituían ayuda estatal, ya que cumplían con el principio de OEM.
- (72) En primer lugar, Ryanair alegó que, a efectos de aplicación del principio de OEM, la Comisión debe comparar los acuerdos de Ryanair con VFAB con los acuerdos celebrados con aeropuertos privados y aeropuertos públicos y privados. Ryanair presentó también el estudio del aeropuerto encargado a la consultoría Oxera, alegando que las tasas aeroportuarias abonadas por Ryanair en el aeropuerto de Västerås, por lo general, estaban en consonancia con las tasas aplicadas en una serie de «aeropuertos comparativos» y, por tanto, satisfacen la prueba de OEM.
- (73) En segundo lugar, Ryanair alegó que un aeropuerto en la situación del de Västerås en ese momento concreto hubiera estado en consonancia con el POEM sencillamente mediante la reducción de sus pérdidas, en lugar de lograr la rentabilidad mediante los acuerdos sobre las tasas aeroportuarias. La Comisión debe, por tanto, preguntarse si el contrato resultaba gradualmente rentable para el aeropuerto. Según Ryanair, al evaluar si el contrato cumplía el principio OEM, la Comisión solo debe tener en cuenta los costes incrementales del aeropuerto, que están directamente relacionados con la prestación de servicios a la compañía aérea en cuestión, y examinar si los ingresos totales (actividades aeronáuticas u otras) derivados del contrato superan esos costes incrementales.

- (74) A este respecto, Ryanair opinaba que para VFAB el incremento de ingresos procedentes de los acuerdos con Ryanair superaba el coste incremental que entrañaba la prestación de servicios a Ryanair. Ryanair ha presentado, entre otros informes y documentos en apoyo de sus alegaciones, estudios de la consultora Oxera en los que se analiza la rentabilidad incremental de los acuerdos entre VFAB y Ryanair y AMS.

#### 5.2.2. Apoyo comercial concedido por VFAB a Ryanair y AMS en 2001, 2008 y 2010

- (75) Por lo que se refiere a los acuerdos de comercialización con VFAB, Ryanair hizo hincapié en que los acuerdos de comercialización de AMS son distintos de los acuerdos de Ryanair con los aeropuertos y deben evaluarse por separado, ya que no pueden considerarse como un único beneficiario. Los acuerdos se negociaron con independencia, en relación con diferentes servicios, y no estaban sujetos a ninguna vinculación que justificara su consideración como una fuente única de presunta ayuda estatal. La celebración de un contrato de comercialización con AMS no es una condición para la explotación de las rutas de Ryanair con destino o procedentes de un aeropuerto.
- (76) En cuanto al valor de la comercialización, Ryanair alegó que el espacio dedicado a la comercialización en el sitio web de Ryanair es un recurso escaso y que la demanda de dicho espacio es alta, incluso por parte de empresas que no son aeropuertos. Ryanair considera que los acuerdos de comercialización entre VFAB y Ryanair o AMS se atenían al principio de OEM.
- (77) Ryanair ha alegado además que, en cualquier caso, la Comisión no había demostrado que las medidas 4 y 5 implicaran la utilización de fondos públicos o que fueran imputables al Estado.

#### 5.3. OBSERVACIONES DE AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (78) AMS alegó que la Comisión no debería, en contra de lo que se sugiere en la Decisión de incoación, tratar los acuerdos de VFAB con Ryanair (medida 4) y sus acuerdos de comercialización con AMS (medida 5) como elementos relacionados, sino como dos transacciones comerciales independientes. AMS señaló que es una filial de Ryanair con un verdadero propósito comercial propio, creada con el fin de desarrollar actividades que no pertenecen a la actividad básica de Ryanair. Asimismo, AMS refirió que, en principio, los acuerdos de comercialización de AMS con los aeropuertos se negocian y concluyen aparte de los acuerdos de Ryanair con los mismos aeropuertos.
- (79) Según AMS, tiene un sentido inherente que un pequeño aeropuerto regional compre servicios de comercialización de AMS. AMS alegó, en particular, que tales aeropuertos se caracterizan por una necesidad de aumentar su reconocimiento de la marca y que la publicidad en la web de una compañía aérea puede aumentar el número de pasajeros entrantes (los pasajeros extranjeros generan más ingresos no aeronáuticos que los pasajeros salientes procedentes de la región en que está situado el aeropuerto). Los acuerdos de comercialización, por lo tanto, aportan un valor comercial real a VFAB.
- (80) AMS comentó, además, que en la celebración de los acuerdos de comercialización en el marco de la medida 5, VFAB actuó en consonancia con el principio OEM, ya que se dice que la publicidad en Ryanair.com representa un alto valor real para el aeropuerto de Västerås y que el precio cobrado por AMS era el precio de mercado para tales servicios.

#### 6. COMENTARIOS DE SUECIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE TERCEROS

- (81) Suecia no formuló ninguna observación sobre las observaciones de terceros.

#### 7. EVALUACIÓN

- (82) De conformidad con el 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».
- (83) Los criterios previstos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, son acumulativos. Por tanto, para determinar si una medida constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, han de cumplirse todas las condiciones siguientes, a saber, que la ayuda económica debe:
- (a) ser otorgada por el Estado o mediante fondos estatales;
  - (b) proporcionar una ventaja selectiva, es decir favorecer a determinadas empresas o a determinadas producciones;
  - (c) falsear o amenazar con falsear la competencia;
  - (d) afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

## 7.1. MEDIDA 1: APORTACIONES DE ACCIONISTAS A VFAB ENTRE 2003 Y 2010

## 7.1.1. Existencia de ayuda

## 7.1.1.1. Concepto de empresa

- (84) A fin de determinar si una medida recae en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión ha de determinar, en primer lugar, si el beneficiario de la ayuda es una empresa en el sentido de dicho artículo.
- (85) Es jurisprudencia reiterada que el concepto de empresa comprende cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su naturaleza jurídica y de la forma en que se financia <sup>(14)</sup>, y que cualquier actividad consistente en ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica <sup>(15)</sup>.
- (86) En su sentencia en el asunto *del aeropuerto de Leipzig-Halle*, el Tribunal General confirmó que el funcionamiento de un aeropuerto civil constituye una actividad económica, de la que la construcción de la infraestructura aeroportuaria es una parte indisoluble <sup>(16)</sup>. Una vez que el operador de un aeropuerto lleva a cabo actividades económicas, independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación, constituye una empresa en el sentido de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE <sup>(17)</sup>.
- (87) En cuanto al momento a partir del cual la construcción y la explotación de un aeropuerto se convirtió en una actividad económica, la Comisión recuerda que el desarrollo progresivo de las fuerzas del mercado en el sector aeroportuario no permite determinar una fecha precisa. Sin embargo, los tribunales europeos han reconocido la evolución de la naturaleza de las actividades aeroportuarias y, en el aeropuerto de Leipzig/Halle, el Tribunal General declaró que a partir de 2000 la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a la financiación de infraestructuras aeroportuarias ya no podía excluirse. Por consiguiente, a partir de la fecha de la sentencia en el asunto *Aéroports de Paris* (12 de diciembre de 2000) <sup>(18)</sup>, la explotación y construcción de infraestructuras aeroportuarias debe considerarse como una actividad económica que entra en el ámbito de aplicación del control de las ayudas estatales.
- (88) No obstante, debe tenerse en cuenta que no todas las actividades del operador de un aeropuerto son necesariamente de carácter económico <sup>(19)</sup>. Como destaca el Tribunal, las actividades que incumben normalmente al Estado en el ejercicio de sus prerrogativas como poder público no son de carácter económico ni entran en el ámbito de aplicación de la normativa sobre ayudas estatales. Tales actividades incluyen la seguridad, el control del tráfico aéreo, la policía, las aduanas, etc. <sup>(20)</sup> La financiación de dichas actividades no económicas debe limitarse estrictamente a la compensación de los costes que generan y no podrá utilizarse para financiar otras actividades económicas <sup>(21)</sup>.
- (89) En el curso de la investigación formal, Suecia y VFAB han impugnado las conclusiones preliminares de la Comisión en lo que respecta a la clasificación de VFAM como empresa, alegando que la mayoría de las actividades de VFAB no tienen carácter económico.
- (90) A este respecto, Suecia y VFAB han alegado que los siguientes usuarios del aeropuerto no eran empresas, pero realizaban actividades no económicas:
- Hässlögymnasiet (aducida como no económica por formar parte del sistema educativo nacional)
  - El adiestramiento de los pilotos en la Scandinavian Aviation Academy.
  - Las actividades del club aeronáutico sin ánimo de lucro «Hässlö flygförening», que estaba autorizado para utilizar el campo de aviación de forma gratuita.

<sup>(14)</sup> Asunto Comisión/Italia (C-35/96, Rec. 1998, p. I-3851), apartado 36; Asunto Höfner and Elser (C-41/90, Rec. 1991, p. I-1979), apartado 21; Asunto Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche (C-244/94, Rec. 1995, p. I-4013), apartado 14; Asunto Job Centre (C-55/96, Rec. 1997, p. I-7119), apartado 21.

<sup>(15)</sup> Véanse, por ejemplo, el Asunto Comisión/Italia (C-35/96, Rec. 1998, p. I-3851), apartado 36; y los Asuntos Pavlov (de C-180/98 a 184/98, Rec. 2000, p. I-6451), apartado 75.

<sup>(16)</sup> Asuntos acumulados Flughafen Leipzig-Halle GmbH y Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisión (T-455/08) y Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión (T-443/08) (en adelante, «el asunto del aeropuerto de Leipzig-Halle») (Rec. 2011, todavía sin publicar en la Recopilación). Véase también el Asunto Aéroports de Paris/Comisión [T-128/89 (en lo sucesivo, «la sentencia Aéroports de Paris»), Rec. 2001, p. II-3929], confirmado por el TJE en los asuntos C-82/01 P (Rec. 2002, p. I-9297) y Ryanair/Comisión [T-196/04 (en lo sucesivo, «el asunto Charleroi»), Rec. 2008, p. II-3643], apartado 88.

<sup>(17)</sup> Véanse, por ejemplo, los asuntos Poucet/AGV y Pistre/Cancave P (C-159/91 y C160/91, Rec. 1993, p. I-0637).

<sup>(18)</sup> Sentencia *Leipzig-Halle*, apartados 42-43.

<sup>(19)</sup> Véase, por ejemplo, el Asunto SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol (C-364/92, Rec. 1994, p. I-43).

<sup>(20)</sup> Decisión de la Comisión n° 309/2002, de 19 de marzo de 2003, sobre la seguridad aérea: compensación de los costes tras los atentados del 11 de septiembre de 2001.

<sup>(21)</sup> Asunto Calí & Figli/Servizi ecologici porto di Genova (C 343/95, Rec. 1997, p. I-1547); Decisión de la Comisión n° 309/2002, de 19 de marzo de 2003; Decisión de la Comisión n° 438/2002, de 16 de octubre de 2002, Subvenciones a las autoridades portuarias para el desempeño de tareas públicas.

- (91) Según Suecia estas actividades supuestamente no económicas conjuntamente representaban la inmensa mayoría de la utilización de la capacidad del aeropuerto. Suecia también ha alegado que los vuelos comerciales en el aeropuerto (definidos como los vuelos efectuados por las compañías aéreas) fueron rentables desde el punto de vista operativo y que, por lo tanto, todas las pérdidas de VFAB eran imputables a la actividad no económica y que, en consecuencia, las ayudas públicas concedidas para compensar estas pérdidas no estarían comprendidas dentro del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales.
- (92) En esencia, la postura de Suecia a este respecto consiste en alegar que, si la actividad de un usuario de los servicios aeroportuarios no es económica, entonces la prestación de los servicios aeroportuarios a dicho usuario no constituye en sí misma una actividad económica.
- (93) La Comisión no puede estar de acuerdo con esta opinión.
- (94) Como se ha explicado anteriormente, está bien establecido que la oferta de bienes o servicios en un determinado mercado a cambio de una remuneración constituye una actividad económica. Un aeropuerto puede, además de los servicios aeroportuarios estrictamente definidos (es decir, los servicios prestados a las compañías aéreas <sup>(22)</sup>), ofrecer también otras formas de servicios sobre una base comercial, como, por ejemplo, la utilización de las infraestructuras aeroportuarias para otras actividades aeronáuticas, a cambio de una remuneración, por ejemplo, por las escuelas de vuelo. Si los compradores de estos servicios, tales como las escuelas de vuelo, son o no son a su vez empresas resulta irrelevante para la clasificación de un aeropuerto como empresa, ya que existe un mercado para los servicios en cuestión.
- (95) Según ha reconocido Suecia, Hässlögymnasiet y la Scandinavian Aviation Academy pagaron una contraprestación por utilizar el aeropuerto. La prestación de estos servicios por el operador del aeropuerto es, por lo tanto, una actividad económica, con independencia de la naturaleza de las actividades propias de las escuelas.
- (96) El club aeronáutico, según las autoridades suecas y VFAB, contaba con autorización para utilizar el aeropuerto sin el pago de una contraprestación. Sin embargo, el hecho de que el club aeronáutico no pague por los servicios prestados por el aeropuerto no significa necesariamente que estos servicios no sean económicos. En cualquier caso, Suecia y VFAB han admitido que, en su contabilidad, no separaron los costes generados por el uso que el club aeronáutico hace del aeropuerto de los que generan las escuelas de aviación y, por ello, no existe una cifra específica que pueda imputarse indudablemente a esta supuesta actividad no económica. Por consiguiente, los servicios prestados al club aeronáutico no afectan a la conclusión de la Comisión de que VFAB es una empresa.
- (97) En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que el aeropuerto de Västerås es explotado sobre una base comercial. El operador del aeropuerto cobra a los usuarios por la utilización de las infraestructuras aeroportuarias y de los servicios que presta en el aeropuerto. VFAB constituye, por tanto, una empresa en el sentido de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### 7.1.1.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (98) Para constituir ayuda estatal, las medidas en cuestión han de ser financiadas con cargo a recursos estatales y la decisión de conceder la medida debe ser imputable al Estado.
- (99) El concepto de ayuda estatal se aplica a cualquier ventaja concedida a través de fondos estatales por el propio Estado o por organismos intermediarios que actúen en virtud de los poderes que se les hayan conferido <sup>(23)</sup>. Los recursos de las autoridades locales son, para la aplicación del artículo 107 del TFUE, recursos estatales <sup>(24)</sup>.
- (100) En el presente caso, las aportaciones de los accionistas han sido decididas y facilitadas por los propietarios de VFAB, es decir, por el ayuntamiento de Västerås y, en el caso de algunas medidas, por la SCAA a través de su filial LFV Holding.
- (101) Por lo que se refiere al ayuntamiento de Västerås, las contribuciones de los accionistas las decidió el Consejo municipal elegido (kommunfullmäktige) y se pagaron directamente con cargo al presupuesto del ayuntamiento.
- (102) Por lo que se refiere a LFV Holding, la Comisión señala que la empresa pertenecía íntegramente a la SCAA, un organismo público. De conformidad con sus Estatutos, LFV Holding no puede constituir nuevas filiales ni adquirir acciones sin la autorización del Gobierno de Suecia. Los miembros del Parlamento sueco tienen derecho a participar en las reuniones de la Junta Directiva.

<sup>(22)</sup> Directrices de aviación de 2014, punto 22, apartado 8.

<sup>(23)</sup> Asunto Francia/Comisión («Stardust Marine») (C-482/99, Rec. 2002, p. I-4397).

<sup>(24)</sup> Asuntos acumulados Nord-Pas-de-Calais (T-267/08 y T-279/08, Rec. 2011, p. I-1999), apartado 108.

- (103) La Comisión, que observa que ni Suecia ni ningún tercero ha impugnado la conclusión preliminar de la Decisión de incoación a este respecto, considera, por tanto, que la medida 1 se financia mediante fondos estatales y es imputable al Estado.

#### 7.1.1.3. Ventaja económica

##### Supuesto SIEG

- (104) VFAB ha alegado que la prestación de servicios aeroportuarios a las escuelas de vuelo y al club aeronáutico mencionados en el considerando 90 constituiría en todo caso servicios de interés económico general («SIEG») y que la ayuda pública concedida a VFAB no constituiría ayuda estatal porque sería una compensación por las pérdidas que son exclusivamente imputables a la prestación de estos SIEG.
- (105) En efecto, las autoridades públicas pueden definir algunas actividades económicas realizadas por los aeropuertos o las compañías aéreas como servicios de interés económico general en el sentido del artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (106) Según la jurisprudencia *Altmark* <sup>(25)</sup>, la compensación por la prestación de un SIEG no conlleva una ventaja selectiva con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, si se cumplen las cuatro condiciones siguientes:
- (a) Al beneficiario de la compensación se le debe haber encomendado formalmente la prestación y ejecución de un SIEG, cuyas obligaciones deben estar claramente definidas.
  - (b) Los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente.
  - (c) La compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de un SIEG, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable relativo a la ejecución de estas obligaciones.
  - (d) En caso de que el beneficiario no haya sido elegido en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita la prestación del servicio al menor coste para la comunidad, el nivel de la compensación concedida debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa común, bien gestionada, habría soportado por ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable.
- (107) Las condiciones de los criterios de la sentencia *Altmark* son acumulativos, es decir, que las cuatro deben cumplirse para que la ayuda pública no se considere ayuda estatal por las razones expuestas.
- (108) En el presente caso, la Comisión observa que Suecia y VFAB no han aportado ninguna prueba que justifique que las presuntas obligaciones de servicio público se han definido realmente y con claridad y que se han encomendado formalmente a VFAB. En efecto, a este respecto, VFAB solo se refiere a los Estatutos de VFAB en que la misión de la empresa se define en primer lugar como la «cobertura de la necesidad de transporte aéreo observada en la región» <sup>(26)</sup> [«tillgodose regionens behov av flygtransporter»] y más tarde como la «prestación de servicios a la aviación civil en el aeropuerto de Västerås» <sup>(27)</sup> [«betjäna den civila luftfarten vid Västerås Flygplats»]. Ninguna de estas formulaciones hace referencia a las tres supuestas obligaciones de servicio público y, en cualquier caso, no pueden considerarse como obligaciones reales y claras en relación con los SIEG (parecen constituir, en su lugar, una descripción general del objetivo de la empresa). Solo por esta razón, la ayuda pública a VFAB no puede considerarse excluida del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales con arreglo a la jurisprudencia *Altmark*.
- (109) Además, la Comisión señala que al menos otros dos criterios *Altmark* no se cumplirían: no hay pruebas de una definición *ex ante* de la compensación (sino más bien una compensación *ex post* por las pérdidas imprevistas), y VFAB no ha sido elegida a través de un procedimiento de contratación pública, y no existen pruebas de que la supuesta compensación se haya calculado sobre la base de un análisis de los costes de una empresa bien gestionada (sino más bien lo contrario, ya que el nivel de la ayuda fue definido únicamente en función de la necesidad de compensar varios años de pérdidas continuas).
- (110) No se puede aceptar, por tanto, la alegación que hace VFAB sobre el hecho de que la ayuda pública a VFAB queda fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales, ya que se trataría de una compensación por el cumplimiento de una obligación de servicio público.

<sup>(25)</sup> Asunto *Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (sentencia «*Altmark*») (C-280/00, Rec. 2003, p. I-7747), véanse los apartados 86 a 93.

<sup>(26)</sup> En los Estatutos aplicables entre el 28 de diciembre de 2000 y el 28 de enero de 2007.

<sup>(27)</sup> En los Estatutos aplicables a partir del 23 de enero de 2007.

## El principio de OEM

- (111) Una ventaja en el sentido de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, es todo beneficio económico que una empresa no habría obtenido en condiciones normales de mercado, es decir, sin la intervención estatal. Solo es relevante el efecto de la medida en la empresa, no la causa ni el objetivo de la intervención estatal. Siempre que la situación financiera de una empresa mejore como resultado de la intervención estatal, hay una ventaja.
- (112) La Comisión recuerda, además, que «los capitales que el Estado pone, directa o indirectamente, a disposición de una empresa, en circunstancias que se corresponden con las condiciones normales de mercado, no pueden ser considerados como ayudas de Estado». En el presente caso, con el fin de determinar si las contribuciones de los accionistas aportan a VFAB una ventaja de la que no hubiera disfrutado en condiciones de mercado normales, la Comisión tiene que comparar el comportamiento de las autoridades públicas que inyectan capital con el de un OEM que se guía por perspectivas de rentabilidad a largo plazo.
- (113) La evaluación debería dejar de lado toda incidencia positiva en la economía de la región en que esté situado el aeropuerto, ya que el Tribunal de Justicia ha aclarado que la cuestión pertinente para aplicar el principio de OEM es «si en circunstancias similares un accionista privado, teniendo en cuenta la factibilidad de obtener un beneficio y sin considerar ningún elemento de política social, regional o sectorial, habría suscrito el capital en cuestión».
- (114) En la sentencia *Stardust Marine*, el Tribunal constató que «para determinar si el Estado adoptó o no el comportamiento de un inversor prudente en una economía de mercado, es preciso volver a situarse en el contexto de la época en que se adoptaron las medidas de apoyo financiero para valorar la racionalidad económica del comportamiento del Estado, absteniéndose pues de toda apreciación basada en una situación posterior». Asimismo, el Tribunal declaró en el asunto EDF que «las evaluaciones económicas efectuadas después de la concesión de la referida ventaja, la apreciación retroactiva de la rentabilidad efectiva de la inversión realizada por el Estado miembro interesado o las justificaciones ulteriores de la elección del procedimiento efectivamente seguido no pueden bastar para acreditar que dicho Estado haya adoptado la aludida decisión en su condición de accionista, antes o al mismo tiempo de conceder la ventaja» <sup>(28)</sup>.
- (115) Con el fin de poder aplicar el principio de OEM, la Comisión tiene que remitirse al momento en que se tomó cada decisión de ofrecer fondos públicos a VFAB. La Comisión debe basar también su evaluación en la información y en los supuestos de los que disponían las autoridades locales pertinentes en el momento en que se adoptó la decisión relativa a las disposiciones financieras de las medidas sobre infraestructuras en cuestión.
- (116) En la Decisión de incoación, la Comisión expuso su análisis preliminar de por qué las aportaciones de accionistas a VFAB constituye una ventaja para la empresa y por qué, en particular, el principio de OEM no se iba a cumplir.
- (117) La Comisión constató en primer lugar que VFAB ha generado pérdidas considerables durante más de 10 años. En efecto, ya en el momento de la primera aportación de accionistas en 2003, VFAB ya estaba como mínimo (según la información de que dispone la Comisión) en el quinto año de pérdidas constantes. Estas pérdidas continuaron sin interrupción durante todo el período cubierto por la investigación, de forma que, en el momento de cada aportación de accionistas, VFAB seguía registrando pérdidas. En estas circunstancias, la Comisión considera que es muy improbable que un inversor privado esté dispuesto a contribuir con aportaciones de capital por un total de 194 millones SEK (alrededor de 21,4 millones EUR) para cubrir tales pérdidas. Dado que VFAB ha sido totalmente de propiedad estatal durante todo el período en cuestión, no hay propietarios privados con los que sea posible hacer una comparación. El cumplimiento del principio de OEM en estas circunstancias solo podría demostrarse sobre la base de sólidas perspectivas de rentabilidad a largo plazo de VFAB.
- (118) Antes de la Decisión de incoación, las autoridades suecas argumentaron que las contribuciones de accionistas se hicieron sobre la base de análisis financieros similares a los elaborados por el propietario privado del aeropuerto de Skavsta (véase el punto 52 de la Decisión de incoación). No obstante, como ya se señaló en la Decisión de incoación, Suecia no proporcionó ninguna información concreta que demuestre que los propietarios de Skavsta habrían efectuado aportaciones de capital en circunstancias similares a las de Västerås, y dicha comparabilidad resultaba poco probable, además, porque Skavsta tiene un flujo de pasajeros diez veces mayor que Västerås. No se han aportado más pruebas a este respecto durante el procedimiento de investigación formal.

<sup>(28)</sup> Asunto Comisión/Électricité de France (EDF) (C-124/10 P, pendiente de publicación), apartado 84.

- (119) Antes de la Decisión de incoación, las autoridades suecas presentaron muy pocas pruebas tendentes a demostrar que el ayuntamiento de Västerås y LFV Holding actuaron como inversores normales en una economía de mercado al aportar capital. Según se observa en la Decisión de incoación, hay indicios de que SCAA había realizado algún tipo de análisis de mercado antes de adquirir acciones de VFAB en 2000. Según las previsiones conforme a las cuales se realizó la compra, el número de pasajeros del aeropuerto de Västerås debería crecer, pasando de 120 000 en 1999 a 600 000 en un plazo de 8 años, lo que daría lugar a una rentabilidad sostenible de entre 7 y 10 millones SEK al año. Se calculó que VFAB alcanzaría el umbral de rentabilidad en 2003 con una frecuencia de 400 000 pasajeros.
- (120) Estas hipótesis parecen, no obstante, como se indica en la Decisión de incoación, muy optimistas teniendo en cuenta el rendimiento anterior del aeropuerto de Västerås, y no se ha facilitado ninguna otra prueba para demostrar la solidez de estas previsiones (de hecho, tal como se describe en el cuadro 1 anterior, la frecuencia de pasajeros disminuyó en lugar de multiplicarse por cinco). A finales de 2006, LFV Holding AB vendió su participación al ayuntamiento de Västerås por 1 SEK. Según la información presentada por las autoridades suecas, la razón estriba en el hecho de que la SCAA no estaba dispuesta a seguir ofreciendo contribuciones de accionistas a VFAB para cubrir las pérdidas.
- (121) La Comisión señala asimismo que, con arreglo a las observaciones formuladas por VFAB en el curso de la investigación, la finalidad de las aportaciones de accionistas procedentes del ayuntamiento de Västerås y LFV Holding consistía en «cubrir las pérdidas derivadas de las operaciones de VFAB» <sup>(29)</sup>. VFAB ha alegado que la mayoría de estas operaciones no son de índole económica y considera que la cuestión de si las aportaciones de los accionistas cumplen el principio de OEM solo debe evaluarse en relación con el rendimiento de los acuerdos con las compañías aéreas comerciales que, según VFAB, es la única parte de las operaciones del aeropuerto que tiene una naturaleza económica. Habida cuenta de que esos acuerdos eran rentables incrementalmente, VFAB afirma que las aportaciones de los accionistas eran acordes con el principio de OEM.
- (122) Suecia no ha impugnado estas observaciones.
- (123) En primer lugar, la Comisión, por las razones antes indicadas, no acepta el argumento de VFAB de que las operaciones de los aeropuertos hubieran sido no económicas principalmente y que el cumplimiento de las contribuciones de los accionistas del principio de OEM debe evaluarse únicamente en relación con el rendimiento obtenido por VFAB en el marco de los acuerdos suscritos con compañías aéreas comerciales. VFAB es una empresa y, desde el punto de vista de los accionistas, el cumplimiento del principio de OEM debe evaluarse en vista del resultado financiero de VFAB en su conjunto. En cualquier caso, VFAB no ha facilitado ninguna cifra confirmada que permita separar su actividad económica y no económica.
- (124) Por lo que se refiere a las perspectivas basadas en que los resultados de VFAB proporcionarían un rendimiento de las contribuciones de los accionistas que hubieran sido aceptables para un operador privado, la Comisión observa que ni Suecia ni las partes interesadas han presentado información alguna en el curso de la investigación destinada a aliviar las conclusiones preliminares de la Comisión de que las contribuciones de los accionistas no se atenían al principio de OEM.
- (125) De hecho, no se han presentado pruebas que complementen los tan escasos elementos probatorios presentados antes de la incoación y que demuestren que, a pesar de los fuertes indicios razonables de lo contrario (como se resumen en los considerandos 119 a 121), las contribuciones de los accionistas se prestaron sobre la base de hipótesis razonables de un rendimiento que sería aceptable para un OEM en una situación similar.
- (126) Por el contrario, la Comisión considera que sus conclusiones preliminares se ven corroboradas por las propias declaraciones de VFAB (véase el considerando 121), que Suecia no ha rebatido, que revelan que las contribuciones de los accionistas no se han realizado con vistas a la obtención de un rendimiento que sería aceptable para un OEM, sino con el fin de cubrir las pérdidas constantes generadas por las operaciones de VFAB. Dicha cobertura constante de pérdidas sin perspectivas claras y creíbles de una mejora en el rendimiento de la empresa que diese lugar a una rentabilidad aceptable no sería suficiente para un OEM.
- (127) Suecia no ha presentado información alguna sobre las dudas expresadas en las decisiones de incoación relativas, en particular, a las extremadamente optimistas previsiones supuestamente efectuadas antes de las primeras contribuciones de accionistas, ni ha presentado ninguna prueba de que las posteriores contribuciones se hicieran sobre la base de cualquier forma de evaluación de los rendimientos futuros frente a la mera cobertura de pérdidas.

<sup>(29)</sup> Observaciones de VFAB de 16 de julio de 2012, sección 3.3.

### Conclusión

- (128) En vista de lo anterior, la Comisión considera que un OEM no hubiese realizado las aportaciones de los accionistas. Las pruebas aportadas por el Estado miembro no permiten confirmar que una evaluación que hubiera resultado aceptable para un OEM se efectuara cuando dichas contribuciones tuvieron lugar, sino, más bien, que las aportaciones de accionistas a VFAB estaban destinadas a cubrir las pérdidas constantes de VFAB sin relación alguna con el rendimiento de la empresa. Por lo tanto, las contribuciones de accionistas ofrecen una ventaja económica para VFAB, de la que no hubiera disfrutado en condiciones normales de mercado.

#### 7.1.1.4. *Selectividad*

- (129) A fin de englobarse en el marco de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE, una medida estatal debe favorecer a «determinadas empresas o producciones». Por lo tanto, únicamente las medidas que favorecen a las empresas de manera selectiva se engloban en el concepto de ayuda estatal.
- (130) En el caso que nos ocupa, las contribuciones de los accionistas solo benefician a VFAB y, por lo tanto, son claramente selectivas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### 7.1.1.5. *Distorsión de la competencia y efecto en los intercambios*

- (131) Cuando una ayuda económica otorgada por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa en relación con otras empresas que compiten en el mercado interior, se considera que estas últimas se ven afectadas por la ayuda <sup>(30)</sup>. La ventaja económica que proporcionan las contribuciones de los accionistas a VFAB reforzó su posición económica, ya que el operador del aeropuerto pudo continuar con su actividad sin soportar todos los costes inherentes.
- (132) Como se ha explicado anteriormente, la explotación de un aeropuerto es una actividad económica. La competencia se produce, por un lado, entre los aeropuertos para atraer a compañías aéreas y el correspondiente tráfico aéreo (pasajeros y mercancías), y, por otro, entre los gestores de aeropuertos, que pueden competir entre sí para que se les confíe la gestión de un aeropuerto determinado. Por otra parte, en particular, en lo que respecta a las compañías aéreas de bajo coste y los operadores chárter, los aeropuertos que no estén situados en la misma zona de influencia e incluso en distintos Estados miembros pueden igualmente competir entre sí para atraer a dichas compañías aéreas.
- (133) Según se indica en el punto 40 de las Directrices de aviación de 2005 y según se confirma en el punto 45 de las Directrices de aviación de 2014, no es posible excluir siquiera a los pequeños aeropuertos del ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Por otra parte, el punto 45 de las Directrices de aviación de 2014 dispone expresamente que «el tamaño relativamente modesto de la empresa beneficiaria no excluye *a priori* la posibilidad de que se vean afectados los intercambios entre los Estados miembros».
- (134) El aeropuerto de Västerås ha prestado sus servicios a un volumen comprendido entre 113 626 y 242 376 pasajeros al año en el período cubierto por el procedimiento formal de investigación y actualmente presta sus servicios a unos 273 000 pasajeros al año (cifras de 2013). Una proporción significativa del tráfico aéreo procede de los demás Estados miembros y existen, y han existido, vuelos internacionales desde Västerås a destinos como London-Stanstead, Alicante y Málaga. Procede concluir, por tanto, que VFAB opera en un mercado abierto a la competencia a escala europea.
- (135) A la luz de estos hechos, procede considerar que la financiación pública a VFAB falsea o amenaza con falsear la competencia y tiene al menos un posible efecto sobre el comercio.

#### 7.1.1.6. *Conclusión*

- (136) A la luz de las consideraciones anteriores, la Comisión concluye que la financiación pública concedida a VFAB en forma de contribuciones de accionistas entre 2003 y 2010 (medida 1) constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107 del TFUE.

#### 7.1.1.7. *Legalidad de la ayuda*

- (137) De conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE, los Estados miembros deben notificar los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas y no podrán ejecutar las medidas propuestas hasta que el procedimiento de notificación haya resultado en una decisión definitiva.

<sup>(30)</sup> Asunto Het Vlaamse Gewest/Comisión (T-214/95, Rec. 1998, p. II-717).

- (138) Dado que los fondos se han puesto ya a disposición de VFAB, la Comisión estima que Suecia no ha respetado la prohibición del artículo 108, apartado 3, del TFUE.

### 7.1.2. Compatibilidad

#### 7.1.2.1. *La aplicabilidad de las Directrices sobre aviación de 2014 y 2005*

- (139) El artículo 107, apartado 3, del TFUE establece determinadas excepciones a la norma general establecida en el artículo 107, apartado 1, del TFUE que la ayuda estatal no es compatible con el mercado interior. La ayuda en cuestión puede evaluarse sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, que estipula que: «las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común» pueden considerarse compatibles con el mercado interior.
- (140) A este respecto, las Directrices de aviación de 2014 establecen un marco para evaluar si la ayuda a los aeropuertos puede ser declarada compatible con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (141) Con arreglo a las Directrices de aviación de 2014, si la ayuda a la inversión ilegal se concedió antes del 4 de abril de 2014, la Comisión aplicará las normas de compatibilidad en vigor en el momento en que se concedió dicha ayuda.
- (142) Con arreglo a las Directrices de aviación de 2014, la Comisión considera que las disposiciones de su Comunicación sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales no deben aplicarse a los casos pendientes de ayudas de funcionamiento ilegales destinadas a aeropuertos otorgadas antes del 4 de abril de 2014. En lugar de ello, la Comisión aplicará los principios expuestos en las Directrices de aviación de 2014 a todos los casos de ayudas de funcionamiento (notificaciones pendientes y ayudas ilegales no notificadas) destinadas a aeropuertos, aunque la ayuda haya sido concedida antes del 4 de abril de 2014 y del comienzo del período transitorio.
- (143) La Comisión ya ha concluido en los considerandos 136 a 138 que las contribuciones de los accionistas constituyen ayudas estatales ilegales concedidas antes del 4 de abril de 2014.

#### 7.1.2.2. *Distinción entre ayudas a la inversión y de funcionamiento*

- (144) Habida cuenta de las disposiciones de las Directrices de aviación de 2014 mencionadas anteriormente, la Comisión debe determinar si la medida en cuestión constituye una ayuda a la inversión o una ayuda de funcionamiento ilegal.
- (145) De conformidad con el punto 25, letra r), de las Directrices de aviación de 2014, la ayuda a la inversión se define como la «ayuda para financiar activos fijos, en concreto para cubrir el déficit de financiación de los costes de capital». Además, según el punto 25, letra r), de las Directrices, la ayuda a la inversión puede referirse tanto al importe de la ayuda inicial (es decir, la cobertura de los costes de inversión iniciales) como a la ayuda en forma de pagos periódicos (para cubrir los costes de capital, en términos de amortización anual y los costes de financiación).
- (146) La ayuda de funcionamiento, por otra parte, se relaciona con la cobertura total o parcial de los costes de funcionamiento de un aeropuerto, definidos como «costes subyacentes de un aeropuerto con respecto a la prestación de los servicios aeroportuarios, incluyendo categorías de costes tales como los de personal, servicios contratados, comunicaciones, residuos, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyendo los costes de capital, las ayudas a la comercialización o cualquier otro incentivo otorgado a las compañías aéreas por el aeropuerto, y los costes que correspondan a los poderes públicos».
- (147) A la luz de estas definiciones, se puede considerar que las contribuciones de los accionistas, que se utilizaron para cubrir las pérdidas de explotación de VFAB en todo momento, tienen carácter de ayudas de funcionamiento en favor de VFAB.

#### 7.1.2.3. *Compatibilidad de la ayuda de funcionamiento con arreglo a las Directrices de aviación de 2014*

- (148) El punto 5.1 de las Directrices de aviación de 2014 establece los criterios que la Comisión aplicará al evaluar la compatibilidad de las ayudas de funcionamiento con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE. En particular, de conformidad con el punto 172 de las Directrices de aviación de 2014, la Comisión aplicará estos criterios a todos los casos de ayudas de funcionamiento, incluidas las notificaciones pendientes y ayudas ilegales no notificadas.

- (149) Conforme al punto 137 de las Directrices de aviación de 2014, una ayuda de funcionamiento ilegal otorgada antes del comienzo del período transitorio (incluida la ayuda pagada antes del 4 de abril de 2014) podrá ser declarada compatible por la totalidad de los costes de funcionamiento no cubiertos siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
- (150) Contribución a un objetivo bien definido de interés común (puntos 113 y 114 de las Directrices de aviación de 2014). Esta condición se cumple si, entre otras cosas, la ayuda incrementa la movilidad de los ciudadanos de la Unión Europea y las conexiones de las regiones al establecer puntos de acceso para los vuelos dentro de la Unión o facilita el desarrollo regional. No obstante, la duplicación de aeropuertos deficitarios no contribuye a un objetivo de interés común.
- (151) Necesidad de la intervención estatal (puntos 116 a 118 de las Directrices de aviación de 2014). La ayuda debería ir dirigida a situaciones en las que pueda aportar una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo. A este respecto, la Comisión ha tomado nota de las condiciones a que se enfrentan los aeropuertos más pequeños a la hora de desarrollar sus servicios y de atraer financiación privada, que son frecuentemente menos favorables que las de los principales aeropuertos de la Unión. Por estas razones, en las actuales condiciones de mercado, los aeropuertos más pequeños pueden tener dificultades a la hora de financiar su funcionamiento sin fondos públicos.
- (152) Por consiguiente, la Comisión considera, dadas las actuales condiciones de mercado, que:
- Los aeropuertos de hasta 200 000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir sus costes de funcionamiento en gran medida.
  - Los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 700 000 pasajeros pueden no ser capaces de cubrir sus costes de funcionamiento de forma sustancial.
  - Los aeropuertos con un tráfico anual de entre 700 000 y 1 millón de pasajeros en general deberían poder cubrir sus costes de funcionamiento en mayor medida.
  - Los aeropuertos con un tráfico anual de 1 a 3 millones de pasajeros deben poder cubrir en promedio la mayoría de sus costes de funcionamiento.
- (153) Idoneidad de la ayuda estatal como instrumento político (punto 120 de las Directrices de aviación). Los Estados miembros deberán demostrar que la ayuda es adecuada para lograr el objetivo previsto o resolver los problemas que la ayuda debería abordar. Una medida de ayuda no se considerará compatible con el mercado interior si otros instrumentos políticos o de ayuda menos falseadores permiten alcanzar el mismo objetivo.
- (154) Existencia de efecto incentivador (punto 124 de las Directrices de aviación de 2014). Esta condición se considera cumplida si es probable que, sin la ayuda de funcionamiento y teniendo en cuenta la posible presencia de ayuda a la inversión y el nivel de tráfico, el nivel de actividad económica del aeropuerto se vería significativamente reducido.
- (155) Proporcionalidad del importe de la ayuda, es decir, la ayuda se limita al mínimo necesario (punto 125 de las Directrices de aviación de 2014). Con el fin de que sea proporcional, la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos deberá limitarse al mínimo necesario para el desarrollo de la actividad que percibe la ayuda.
- (156) Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y los intercambios (apartado 131 de las Directrices de aviación). Al evaluar la compatibilidad de la ayuda de funcionamiento, la Comisión tendrá en cuenta los falseamientos de la competencia y los efectos en el comercio. Cuando un aeropuerto está situado en la misma zona de influencia que otro aeropuerto con exceso de capacidad, el plan de negocio, basado en unas previsiones adecuadas sobre el tráfico de pasajeros y mercancías, deberá analizar el posible efecto en el tráfico de los otros aeropuertos situados en dicha zona de influencia.

#### 7.1.2.4. Evaluación de la compatibilidad de la medida 1

##### Contribución a un objetivo bien definido de interés común

- (157) La ayuda de funcionamiento ofrecida a VFAB ha servido para mantener en funcionamiento el aeropuerto y permitirle mantener conexiones aéreas regulares tanto a escala nacional como internacional.
- (158) Västerås es la quinta ciudad más grande de Suecia por población. Está situada en la zona densamente poblada y económicamente próspera del centro de Suecia. Ya en 1999 había 450 000 habitantes, es decir, alrededor del 5,5 % de la población total del país, a 45 minutos de viaje desde el aeropuerto. En la zona de influencia del aeropuerto definida por un tiempo de viaje de una hora había 1 millón de habitantes. Según las estimaciones de las autoridades suecas de tráfico aéreo en 2000, aproximadamente el 59 % de los pasajeros que viajan desde aeropuertos de la región central de Suecia (Mälardalsregionen) eran residentes en la zona.

- (159) No obstante, los aeropuertos más cercanos se encuentran a más de 100 kilómetros o más de una hora en coche (con la excepción de Bromma, que está a 59 minutos en coche). Gracias a la oferta de vuelos tanto a escala nacional (al menos hasta 2006) como a destinos dentro de la UE (por ejemplo, Oslo, Copenhague y Londres), el aeropuerto, por tanto, ha contribuido a aumentar la movilidad de los ciudadanos de la UE y a una mayor accesibilidad al establecer puntos de acceso para los vuelos dentro de la Unión en un lugar central de una región densamente poblada. Estos puntos de acceso complementan la oferta de otros aeropuertos situados en los márgenes de la zona de influencia (Bromma y Arlanda) al proporcionar conexiones de vuelos dentro de un perímetro *in itinere* conveniente basado principalmente en un modelo de negocio (compañías aéreas de bajo coste) que es diferente al aplicado por Bromma y Arlanda. La Comisión toma nota también de que el aeropuerto de Västerås, según las estimaciones del ayuntamiento de Västerås, ha contribuido directa e indirectamente a mantener unos 180 empleos en Västerås.
- (160) La Comisión concluye que las ayudas de funcionamiento han servido para mejorar la accesibilidad entre la zona de Västerås y otras partes de Suecia y la UE y que la ayuda de funcionamiento sirvió a un objetivo bien definido de interés común.

#### Necesidad de intervención del Estado

- (161) Conforme a lo indicado en el punto 118 de las Directrices de aviación de 2014, la Comisión considera que, en las actuales condiciones del mercado, la necesidad de financiación pública para financiar los costes operativos, por los elevados costes fijos, variará en función del tamaño del aeropuerto y normalmente será mayor en el caso de los aeropuertos más pequeños. La Comisión considera que, en las actuales condiciones de mercado, el grado de viabilidad financiera de los aeropuertos puede identificarse en relación con el tamaño. Por lo tanto, la Comisión considera que los aeropuertos de hasta 200 000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir sus costes de funcionamiento en gran medida y que los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 700 000 pasajeros pueden no ser capaces de cubrir sus costes de funcionamiento en un grado sustancial.
- (162) Como se indica en el considerando 20, VFAB ha sido incapaz de cubrir sus costes de funcionamiento desde al menos 1999 y durante todo el período objeto de evaluación.
- (163) La Comisión observa que en el período cubierto por la investigación, el número de pasajeros se ha situado por debajo de 200 000 al año, excepto en 2004 (242 376 pasajeros) y 2005 (221 422 pasajeros), cuando se mantuvo por debajo de 300 000.
- (164) La Comisión considera que VFAB no podía cubrir los costes de funcionamiento en gran medida o al menos a nivel sustancial y que, por lo tanto, había una necesidad de intervención estatal.

#### Idoneidad de la medida de ayuda

- (165) En el presente asunto, la actividad en el aeropuerto de Västerås estaba en peligro por su incapacidad para cubrir sus costes de funcionamiento.
- (166) Habida cuenta de la naturaleza de este problema, la Comisión considera que ninguna otra medida política hubiera permitido al aeropuerto continuar sus actividades. La ayuda de funcionamiento se limitó a las pérdidas de funcionamiento no cubiertas y al mínimo necesario, ya que solo compensó las pérdidas que se han producido realmente. Por lo tanto, la compensación de las pérdidas se limita al mínimo necesario y no confiere ningún beneficio.
- (167) En vista de lo anterior, la Comisión considera que la medida era apropiada para alcanzar el objetivo de interés común perseguido.

#### Efecto incentivador

- (168) La ayuda de funcionamiento concedida en el pasado ha servido para mantener operativo el aeropuerto. Sin la ayuda, el aeropuerto tendría que haber cerrado y no hubiera podido contribuir a la accesibilidad local. El importe de la ayuda se ha limitado a las pérdidas reales de funcionamiento, ya que solo compensó las pérdidas de funcionamiento no cubiertas.
- (169) En vista de ello, la Comisión considera que la medida de ayuda tenía un efecto incentivador.

#### Proporcionalidad de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)

- (170) La ayuda de funcionamiento deberá limitarse al mínimo necesario para el desarrollo de la actividad a la que se destina la ayuda.

- (171) En el presente caso, el importe de la ayuda nunca excedió del alcance de las pérdidas de funcionamiento no cubiertas. Por lo tanto, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento era proporcional y estaba limitada al importe mínimo necesario para el desarrollo de la actividad objeto de la ayuda.

#### Prevención de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio

- (172) La Comisión toma nota de que hay un único aeropuerto situado en la zona de influencia del aeropuerto de Västerås, tal como se define en el punto 25, apartado 12, de las Directrices de aviación de 2014. Además, el aeropuerto de Arlanda se encuentra fuera de la zona de influencia.
- (173) Sin embargo, en lo que atañe a este aeropuerto —Bromma—, la Comisión señala, en primer lugar, que se encuentra en el extremo de la zona de influencia del aeropuerto de Västerås (a 59 minutos en coche), lo que puede reducir los posibles efectos negativos de la ayuda.
- (174) Por otra parte, la Comisión toma nota de que los modelos de negocio del aeropuerto de Västerås y Bromma han diferido significativamente. Västerås, en el período cubierto por la investigación, se centró claramente en las compañías aéreas de bajo coste mediante el desarrollo de su relación con Ryanair, eliminando gradualmente los vuelos nacionales. Por el contrario, el perfil de Bromma se ha centrado en los vuelos nacionales para servir a la zona de Estocolmo central en combinación con algunos destinos internacionales (por ejemplo, Bruselas y Helsinki) con las compañías aéreas tradicionales, y el desarrollo de Bromma (medido en número de pasajeros) ha sido muy intenso en el período cubierto por la investigación, de 981 256 pasajeros en 2000 a 2 037 382 pasajeros en 2010 <sup>(31)</sup>. Además, por lo que se refiere a Arlanda, la Comisión señala que se encuentra fuera de la supuesta zona de influencia del aeropuerto de Västerås, lo que reduce los posibles efectos negativos de la ayuda. En cualquier caso, por lo que se refiere a Bromma, esos efectos negativos todavía resultan menos probables por el hecho de que Arlanda ha perseguido un modelo de negocio bastante diferente al de Västerås. En efecto, Arlanda, que es el principal aeropuerto de la zona de la capital, ofrece un gran número de destinos nacionales e internacionales operados por las compañías aéreas tradicionales. Por último, la modesta escala del tráfico del aeropuerto de Västerås implica que es muy poco probable que el efecto de la ayuda haya repercutido significativamente en las operaciones de Arlanda, que es el aeropuerto más grande de Suecia <sup>(32)</sup>.
- (175) Por tanto, es muy poco probable que la ayuda para el aeropuerto de Västerås haya dado lugar a una serie de solapamientos inútiles o desviado actividad desde Bromma o Arlanda.
- (176) En vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que los efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros son limitados.

#### Conclusión

- (177) La Comisión considera que la ayuda de funcionamiento concedida a VFAB mediante las contribuciones de los accionistas realizadas entre 2003 y 2010 (medida 1) es compatible con el mercado interior.

#### 7.2. MEDIDA 2: LA SUPUESTA REDUCCIÓN DEL ALQUILER PAGADO POR VFAB A VÄSTERÅS FLYGFASTIGHETER AB POR LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

- (178) En la Decisión de incoación <sup>(33)</sup>, la Comisión indicó que se habían observado indicios de que el alquiler sería inferior a la tasa de mercado. Esta se basó esencialmente en una declaración en este sentido en un documento interno del ayuntamiento de Västerås. Por lo tanto, la Comisión pidió a las autoridades suecas que formularan observaciones sobre tales indicios, así como sobre las estimaciones de los precios de mercado para el alquiler. Según los indicios disponibles, sin embargo, la Comisión sostuvo el punto de vista preliminar de que el alquiler confería una ventaja a VFAB.
- (179) Suecia y VFAB han negado que el alquiler se haya fijado por debajo de los niveles del mercado en algún momento entre 2003 y 2010. En respuesta a la solicitud de aclaraciones formuladas en la Decisión de incoación, alegan que la declaración en un documento elaborado por el Consejo municipal de Västerås, a la que se refiere la Decisión de incoación, donde se sugiere que el alquiler estaría por debajo de los niveles del mercado, no se basa en ninguna cifra ni en explicaciones concretas, sino que se trata de una afirmación sin fundamento. Suecia y VFAB, por tanto, no tienen la posibilidad de formular observaciones al respecto en cuanto al fondo. En su lugar, sostienen que cualquier evaluación del precio de mercado del alquiler debe realizarse a la luz del hecho de que los bienes, con arreglo a las normas de urbanismo, solo pueden utilizarse para las actividades aeroportuarias y habida cuenta de la muy escasa rentabilidad de las operaciones, el presente alquiler parece estar en consonancia con el mercado. Además, el contrato de arrendamiento establece que el alquiler se ajustará si se realizan nuevas inversiones.

<sup>(31)</sup> Fuente: [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

<sup>(32)</sup> A modo de ilustración, Arlanda registró un tráfico de 18 263 926 pasajeros en 2000 y 16 948 127 en 2010 (fuente: [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)).

<sup>(33)</sup> Véanse los puntos 62 y 62 de la Decisión de incoación.

- (180) En cualquier caso, Suecia y VFAB alegan que el alquiler lo fija libremente VFAB sobre la base de consideraciones puramente comerciales y que la Comisión no ha podido demostrar que la decisión de fijar el alquiler para VFAB sería imputable al Estado.
- (181) A este respecto, la Comisión toma nota de los argumentos de Suecia y VFAB basados en que la baja (de hecho, negativa) rentabilidad de las actividades aeroportuarias en Västerås influye en el nivel de los alquileres que se pueden cobrar.
- (182) Ningún otro tercero se ha pronunciado sobre este punto. La investigación formal no ha revelado ninguna información que permita sostener que el alquiler pagado por VFAB sería inferior a lo que un propietario privado hubiera podido aplicar en circunstancias similares. La declaración a la que se hace referencia en la Decisión de incoación, por lo tanto, no se ha fundamentado de manera más exhaustiva. En estas circunstancias, la Comisión concluye que ninguna prueba corrobora los indicios preliminares de una ventaja para VFAB. La Comisión no puede concluir que se ha concedido una ayuda estatal sobre la base de alegaciones sin fundamento.
- (183) Por consiguiente, la Comisión concluye que la medida 2, el alquiler pagado por VFAB a Västerås Flygfastigheter AB por la utilización de la infraestructura aeroportuaria, no constituye ayuda estatal.

### 7.3. MEDIDA 3: LA AYUDA DE FUNCIONAMIENTO CONCEDIDA EN EL MARCO DEL RÉGIMEN DE AEROPUERTOS LOCALES EN EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 2001 Y 2010

- (184) Las autoridades suecas han facilitado explicaciones en lo que se refiere al apoyo prestado por el Estado en el marco del régimen de aeropuertos locales en el período cubierto por la investigación, es decir, desde 2001 hasta 2010. El régimen fue modificado adicionalmente en 2011 <sup>(34)</sup>.
- (185) Aunque la base jurídica del régimen ha variado ligeramente en el período pertinente, sus características fundamentales no han variado. A partir de 2007, la base jurídica de la ayuda es el Reglamento (2006:1577) sobre el apoyo al funcionamiento de los aeropuertos de propiedad no estatal. En 2005, el presupuesto total de la ayuda ascendió a 103 millones SEK, que se distribuyó entre 22 aeropuertos en Suecia. Durante el período cuando el Estado, a través de LFH Holding, poseía el 40 % de las acciones de VFAB, la ayuda de funcionamiento se redujo en consecuencia en un 40 %.
- (186) El objetivo del régimen ha consistido en fomentar el desarrollo regional y la conectividad interregional, según la responsabilidad general del Gobierno en relación con la red de transporte nacional y la infraestructura de transporte aéreo en particular.
- (187) Podían optar a ayudas todos los aeropuertos con tráfico aéreo regular, con independencia de la forma de propiedad (pero los objetivos de desarrollo regional, medidos como la distancia hasta los tres grandes aeropuertos nacionales, deben tenerse en cuenta para evaluar la necesidad de la ayuda). No obstante, un aeropuerto perdía su derecho a la ayuda en cuanto alcanzaba un volumen de tráfico (normalmente establecido en 300 000 pasajeros al año) con el que se consideraba que ofrecería perspectivas de rentabilidad favorables. A partir del 1 de enero de 2007, la admisibilidad se redujo aún más cuando el régimen excluyó los aeropuertos desde los que se pudiera llegar a Estocolmo en no más de dos horas mediante transporte terrestre público.
- (188) Por lo que se refiere a la intensidad de la ayuda, la ayuda para un aeropuerto concreto no podía ser superior al importe de sus pérdidas operativas. Suecia había aclarado, por otra parte, que el propósito originario era que, por término medio, la ayuda debía cubrir el 75 % de las pérdidas operativas, pero que en la práctica apenas superó un promedio del 50 %.
- (189) El último año en que se pagó la ayuda en virtud de este régimen para el aeropuerto de Västerås fue 2006.

#### 7.3.1. Existencia de ayuda.

- (190) Suecia reconoce que el régimen constituye ayuda estatal. Al igual que en la Decisión de incoación, la Comisión observa que se cumplen los criterios del artículo 107 del TFUE.
- (191) El régimen se financia claramente mediante recursos estatales, ya que se financió principalmente con el presupuesto general y, en menor medida, a través del presupuesto de la SCAA, que es un organismo de la administración pública central establecido por ley. La ayuda también es imputable al Estado, dado que este régimen lo gestionaron sucesivamente la SCAA (1999 a 2005), la autoridad de aviación civil (2005-2010) y su administración sucesora, la administración sueca de transporte (a partir de 2010). Todas son organismos públicos instaurados y regulados por ley.

<sup>(34)</sup> La presente Decisión cubre el régimen en cuestión hasta 2010.

- (192) El régimen ofrece claramente una ventaja a sus beneficiarios, dado que estos quedan exentos de las pérdidas operativas que, de lo contrario, hubieran tenido que soportar en el ejercicio de su actividad económica. La ayuda, que se concede en forma de subvención, no la otorga el Estado con la perspectiva de obtener un rendimiento de sus fondos. Esta ventaja es selectiva, puesto que solamente se confiere a los aeropuertos que no son propiedad del Gobierno central y que cumplen los criterios de admisibilidad. Por último, la ventaja amenaza con falsear la competencia y afectar a los intercambios entre los Estados miembros dado que existe competencia entre aeropuertos en el interior de la Unión.

### 7.3.2. Legalidad de la ayuda

- (193) De conformidad con el artículo 108, apartado 3, del TFUE, los Estados miembros deben notificar los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas y no podrán ejecutar las medidas propuestas hasta que el procedimiento de notificación haya resultado en una decisión definitiva.
- (194) Dado que los fondos ya se han concedido, la Comisión estima que Suecia no ha respetado la prohibición del artículo 108, apartado 3, del TFUE. Por lo tanto, el régimen es ilegal, ya que no se notificó a la Comisión.

### 7.3.3. Compatibilidad de la ayuda

- (195) Como se explica en los considerandos 137 a 141, las disposiciones de las Directrices de aviación de 2014 se aplican a los casos pendientes de ayudas de funcionamiento ilegales destinadas a aeropuertos otorgadas antes del 4 de abril de 2014.
- (196) El régimen constituye una ayuda de funcionamiento, de conformidad con los principios de las Directrices, ya que su finalidad era precisamente compensar el déficit de financiación de funcionamiento de los aeropuertos, es decir, la diferencia entre los ingresos del aeropuerto y sus costes de funcionamiento <sup>(35)</sup>.
- (197) El régimen objeto de esta investigación formal también se puso en marcha con anterioridad al 4 de abril de 2014.
- (198) La Comisión, por lo tanto, evaluará la compatibilidad de la medida 3, de conformidad con las disposiciones en materia de compatibilidad previstas en las Directrices de aviación de 2014 para las ayudas de funcionamiento, como se explica en detalle en los considerandos 147 a 154.

#### 7.3.3.1. Contribución a un objetivo bien definido de interés común

- (199) El objetivo del régimen ha consistido en fomentar el desarrollo regional y la conectividad interregional, según la responsabilidad general del Gobierno en relación con la red de transporte nacional y la infraestructura de transporte aéreo en particular.
- (200) El régimen limitó el riesgo de duplicación al mínimo centrándose en pequeños aeropuertos en zonas con baja conectividad. Además, el régimen excluye explícitamente los aeropuertos ubicados en las proximidades de los aeropuertos más grandes del país (Arlanda, Landvetter y Sturup).
- (201) El tamaño del país, la baja densidad de población y las frecuentes condiciones difíciles de conducción también mitigan el riesgo de duplicación en los raros casos en que dos aeropuertos que se benefician de la ayuda puedan estar situados a menos de las distancias indicativas que constan en el punto 136 de las Directrices. Por consiguiente, la Comisión concluye que el régimen ha contribuido a un objetivo bien definido de interés común.

#### 7.3.3.2. Necesidad de intervención del Estado

- (202) Como se ha explicado anteriormente, los aeropuertos dejaban de poder acogerse al marco del régimen cuando se consideraba que tenían perspectivas razonables para conseguir una rentabilidad, normalmente con un tráfico en torno a los 300 000 pasajeros al año. Se trata de una visión conservadora que garantiza que la ayuda solo se conceda cuando exista una necesidad de intervención del Estado para garantizar el funcionamiento del aeropuerto.
- (203) De hecho, la Comisión considera que, en las condiciones de mercado actuales, los aeropuertos de hasta 200 000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir sus costes de funcionamiento en gran medida y que los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 700 000 pasajeros pueden no ser capaces de cubrir sus costes de funcionamiento en un grado sustancial.
- (204) Al aplicar estas categorías a los aeropuertos incluidos en el régimen, la Comisión observa lo siguiente.

<sup>(35)</sup> Tal como se define en el punto 21 de las Directrices.

- (205) La gran mayoría de los aeropuertos que se han acogido a la medida 3 son muy pequeños. En efecto, de los 29 aeropuertos que han recibido ayudas en algún momento entre 1999 y 2007, 24 tenían —como máximo— menos de 200 000 pasajeros al año. De estos, 21 tenían menos de 100 000 pasajeros anuales y 16, menos de 50 000.
- (206) Solo tres (Kristianstad, Västerås y Växjö) registraron, en el momento de mejores resultados del período, más de 200 000 pero menos de 300 000 pasajeros (y, en su nivel más bajo en el período, 62 639, 107 565 y 154 755 pasajeros, respectivamente). Tal como se ha mostrado anteriormente, Västerås no recibió ninguna ayuda en el marco de la medida 3 con posterioridad a 2006.
- (207) De los dos restantes aeropuertos, el de mayor tamaño en el período fue Skavsta (máximo de 1 994 512, mínimo de 240 233 pasajeros). No obstante, dicho aeropuerto no recibió más ayudas después de 2004, año en que superó 1 millón de pasajeros por primera vez <sup>(36)</sup>. El aeropuerto de la ciudad de Gotemburgo (máximo 743 892, mínimo 2 972) recibió ayuda solo en 2003 (304 095 pasajeros) y 2004 (433 935 pasajeros) <sup>(37)</sup>.
- (208) La Comisión considera, en este sentido, que dicha ayuda contemplada en el régimen de aeropuertos locales se concedió cuando resultó necesaria para conseguir el objetivo de interés común.

#### 7.3.3.3. *Idoneidad (punto 120 de las Directrices)*

- (209) La ayuda de funcionamiento es el instrumento adecuado para poner remedio a los problemas de los aeropuertos incluidos en el régimen, es decir, su incapacidad para financiar sus operaciones.

#### 7.3.3.4. *Efecto incentivador (punto 124 de las Directrices)*

- (210) Como se ha indicado anteriormente, habida cuenta del volumen de tráfico y los criterios de admisibilidad del régimen, es muy poco probable que los aeropuertos incluidos en el régimen pudieran financiar sus actividades por sí mismos y, por lo tanto, mantener el nivel deseado de actividad sin la ayuda. Por lo tanto, el régimen tiene un efecto de incentivo.

#### 7.3.3.5. *Proporcionalidad (punto 125 de las Directrices)*

- (211) La ayuda se limitó al mínimo necesario, ya que nunca se sobrepasó el déficit de financiación de funcionamiento (y por término medio casi nunca se superó el 75 % del mismo).

#### 7.3.3.6. *Prevención de falseamientos indebidos de la competencia (punto 131 de las Directrices)*

- (212) Los aeropuertos incluidos en la medida 3 son, por general, pequeños o muy pequeños, y se extienden por todo el país y tienen grandes zonas de influencia de conformidad con las normas de la Europa continental.
- (213) Como se ha señalado anteriormente, los principios del régimen han excluido los aeropuertos ubicados en las proximidades de los aeropuertos más grandes del país (Arlanda en Estocolmo, Landvetter en Gotemburgo y Skurup cerca de Malmö), reduciendo así los posibles solapamientos.
- (214) Aunque en algunos casos, determinados aeropuertos cubiertos por el sistema puedan estar situados más cerca de lo que se establece en los criterios de distancia indicativa mencionados en el punto 136, la Comisión recuerda que estos aeropuertos son muy pequeños y, por lo tanto, que el falseamiento de la competencia será probablemente muy limitado.

### 7.3.4. **Conclusión**

- (215) Por las razones expuestas, la Comisión considera que la ayuda concedida en virtud del régimen de aeropuertos locales de 2000 a 2010 era compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

## 7.4. PRESUNTA AYUDA A RYANAIR Y AMS

### 7.4.1. **Existencia de ayuda**

#### 7.4.1.1. *Actividad económica y concepto de empresa*

- (216) Mediante la prestación de los servicios de transporte aéreo, las compañías aéreas ejercen una actividad económica y constituyen, por tanto, empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Por consiguiente, procede analizar si los acuerdos entre las compañías aéreas y el aeropuerto en cuestión, en caso de que fueran imputables al Estado e implicaran la transferencia de fondos públicos, supusieron una ventaja competitiva para el aeropuerto.

<sup>(36)</sup> Skavsta pasó de 980 000 pasajeros en 2003 a 1 350 000 en 2004. Fuente: sitio web del aeropuerto de Skavsta, <http://www.skavsta.se/bulletin/3/kort-om-skavsta-passagerare.asp>.

<sup>(37)</sup> Número de pasajeros para 2003 y 2004 extraído de [http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik\\_och\\_analys/pass2004.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/pass2004.pdf).

#### 7.4.1.2. Recursos estatales e imputabilidad al Estado

- (217) El Tribunal de Justicia declaró en la citada sentencia *Stardust Marine* que los recursos de una empresa constituida conforme al Derecho privado, la mayoría de cuyas acciones están en manos públicas, constituyen recursos estatales.
- (218) En lo relativo a la imputabilidad, en su sentencia *Stardust Marine*, el Tribunal de Justicia asimismo declaró que el hecho de que el Estado o una entidad estatal sea el único o principal accionista de una empresa no basta para afirmar que una transferencia de recursos de la empresa sea imputable a sus accionistas públicos. Según el Tribunal de Justicia, incluso si el Estado estaba en condiciones de controlar una empresa pública y ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, el ejercicio efectivo de dicho control en un caso concreto no puede darse por supuesto de forma automática, dado que una empresa pública puede actuar con más o menos independencia según el grado de autonomía que le conceda el Estado.
- (219) Según el Tribunal de Justicia, los indicadores de los que se podría deducir la imputabilidad son los siguientes:
- (a) El hecho de que la empresa en cuestión no pudo adoptar la decisión impugnada sin tener en cuenta las exigencias de las autoridades públicas.
  - (b) El hecho de que la empresa tuvo que tener en cuenta las directrices formuladas por las autoridades gubernamentales.
  - (c) La integración de la empresa pública en la estructura de la Administración Pública.
  - (d) La naturaleza de las actividades de la empresa pública y el ejercicio de estas actividades en el mercado en condiciones normales de competencia con operadores privados.
  - (e) El estatuto jurídico de la empresa.
  - (f) La intensidad de la supervisión ejercida por las autoridades públicas en la gestión de la empresa.
  - (g) Cualquier otro indicador que muestre, en el caso en cuestión, una implicación de las autoridades públicas en la adopción de una medida o la improbabilidad de que no estén implicadas, teniendo en cuenta también el ámbito de la medida, su contenido o las condiciones que establece.

#### 7.4.1.3. Fondos estatales

- (220) Durante todo el período objeto de la presente Decisión, VFAB estaba controlada totalmente por el Estado, ya sea íntegramente por el ayuntamiento de Västerås o conjuntamente por el ayuntamiento de Västerås y LFV Holding, una filial de SCAA, un organismo público. Cabe suponer que el Estado, como único accionista de VFAB y mediante el nombramiento de su Consejo de Administración, tiene plena influencia sobre VFAB y controla sus recursos. Así pues, cualquier ventaja concedida con cargo a los recursos de VFAB se concede a través de recursos estatales.

#### 7.4.1.4. Imputabilidad

- (221) La Comisión señala, en primer lugar, que, de conformidad con los estatutos de VFAB, el objeto de la empresa es satisfacer las necesidades de transporte aéreo de la región de conformidad con los principios de Derecho público que se aplican a las actividades de las administraciones locales. Por lo tanto, el objetivo general de la empresa hace referencia a objetivos de interés general normalmente perseguidos por las autoridades públicas y a las disposiciones jurídicas específicas aplicables a las administraciones locales. Por otra parte, el Consejo de Administración de VFAB <sup>(38)</sup> es nombrado por el ayuntamiento de Västerås (junto con LFV Holding, cuando ésta era accionista).
- (222) Además, la decisión de encargar al Presidente de VFAB la celebración del acuerdo original de 2001 con Ryanair fue adoptada por el Consejo de Administración formado por los miembros ordinarios nombrados por el ayuntamiento de Västerås <sup>(39)</sup>.
- (223) Los estatutos, además, requieren que la empresa someta todas las decisiones operativas importantes al ayuntamiento, para que éste pueda adoptar una postura al respecto.
- (224) Se desprende de los documentos presentados en el transcurso del procedimiento de investigación formal que el ayuntamiento de Västerås ha participado directamente en las decisiones comerciales importantes. Así pues, las

<sup>(38)</sup> Véase, por ejemplo, <http://www.Vasteras.se/politikdemokrati/stadensorganisation/bolag/Sidor/bolag.aspx>

<sup>(39)</sup> Acta de la reunión del Consejo de Administración de VFAB de 18 de octubre de 2000.

pruebas muestran que en 2006, habida cuenta de que el acuerdo de cobertura de costes con LFV Holding estaba a punto de caducar, el consejo del ayuntamiento debatió acerca de la futura estrategia comercial de VFAB y tomó una decisión explícita sobre la estrategia comercial que la empresa pretendía aplicar hasta 2011. Así pues, la autoridad pública participó directamente en la elaboración de la estrategia comercial del operador del aeropuerto y, por lo tanto, debe considerarse que también participó en las decisiones adoptadas por este último en la ejecución de dicha estrategia.

- (225) Sobre la base de estos elementos, parece que debe considerarse que el Estado participó en las decisiones comerciales de VFAB, que es una sociedad que no puede definir su estrategia comercial con independencia de las directivas formales o informales de la autoridad pública. Por lo tanto, la Comisión, que observa que Suecia no ha puesto en duda la imputabilidad, considera que los acuerdos comerciales de VFAB con Ryanair y AMS en el marco de las medidas 4 y 5 son imputables al Estado.

#### 7.4.1.5. Ventaja económica

- (226) A fin de determinar si un acuerdo entre un aeropuerto de propiedad pública y una compañía aérea confiere una ventaja económica a esta última, es necesario analizar si dicho acuerdo respetaba el principio de OEM. Al aplicar la prueba de OEM a un acuerdo entre un aeropuerto y una compañía aérea, debe evaluarse si, en la fecha en que se celebró el acuerdo, un operador prudente en una economía de mercado habría esperado que ese acuerdo propiciara un mayor beneficio que aquel que hubiera obtenido de otro modo. Este mayor beneficio debe medirse por la diferencia entre los ingresos incrementales que se prevé generar mediante el contrato (es decir, la diferencia entre los ingresos que se lograrían con el contrato y los ingresos que se lograrían en ausencia del contrato) y los costes incrementales en que se espera incurrir como resultado del contrato (es decir, la diferencia entre los gastos en los que se incurriría si el contrato se celebrara y los gastos en que se incurriría en ausencia del contrato), los flujos de efectivo resultantes descontados con un tipo de descuento apropiado. Al evaluar los acuerdos entre las compañías aéreas y los aeropuertos, la Comisión también tendrá en cuenta el grado en que el régimen objeto de evaluación pueda considerarse parte de la ejecución de una estrategia general del aeropuerto que se prevea genere rentabilidad, al menos a largo plazo (punto 66 de las Directrices).
- (227) En este análisis, todos los ingresos y costes incrementales pertinentes asociados a la transacción deben tenerse en cuenta. Los distintos elementos (descuentos en las tasas aeroportuarias, subvenciones de comercialización y otros incentivos financieros) no deben evaluarse por separado. De hecho, como se ha expuesto en la sentencia Charleroi: «Al aplicar el criterio del inversor privado es necesario contemplar la transacción comercial en su conjunto, a fin de verificar si la entidad estatal y la entidad controlada por ella, consideradas conjuntamente, se comportaron como operadores racionales en una economía de mercado. En efecto, al valorar las medidas controvertidas, la Comisión está obligada a tener en cuenta todos los datos pertinentes y su contexto [...]».
- (228) La previsión de los ingresos incrementales deberá incluir, en particular, los ingresos procedentes de las tasas de aeropuerto, teniendo en cuenta los descuentos, así como el tráfico previsto a raíz del acuerdo y los ingresos no aeronáuticos que se prevé generará el tráfico adicional. Los costes incrementales previstos deben incluir, en particular, todos los costes de explotación y de inversión adicionales que no existirían sin acuerdo, así como los costes de las subvenciones a la comercialización y otros incentivos financieros.
- (229) Asimismo, la Comisión señala en este contexto que la diferenciación de precios (por ejemplo, las ayudas de comercialización y otros incentivos) es una práctica comercial normal. Tales políticas de diferenciación de precios deben, sin embargo, estar justificadas desde el punto de vista comercial.

#### Aplicación del principio de OEM a los acuerdos en cuestión, en particular con Ryanair

- (230) A efectos de la aplicación del principio de OEM en este caso, conviene, en primer lugar, evaluar las siguientes cuestiones:
- ¿Deben el acuerdo de comercialización y las disposiciones sobre las tasas aeroportuarias considerarse de manera conjunta a efectos del principio de OEM o, como han alegado Ryanair y AMS, por separado?
  - ¿Es pertinente comparar los acuerdos objeto de la investigación formal con las tasas aeroportuarias aplicadas en otros aeropuertos a efectos de aplicar el principio de OEM?
- (231) En primer lugar, la Comisión va a abordar estas dos cuestiones y, a continuación, aplicar el principio de OEM a las medidas 4 y 5.

Evaluación conjunta de los acuerdos de comercialización y los acuerdos sobre las tasas aeroportuarias

- (232) La Comisión considera que dos tipos de medidas cubiertas por el procedimiento de investigación formal en el presente asunto, a saber, el acuerdo de servicios aeroportuarios y los acuerdos de comercialización, deben evaluarse conjuntamente como una medida única. Este planteamiento se refiere al acuerdo de servicios aeroportuarios celebrado entre VFAB y Ryanair, por un lado, y los acuerdos de comercialización entre VFAB y Ryanair, así como VFAB y AMS. Ryanair no cuestiona que el contrato de comercialización celebrado directamente entre Ryanair y VFAB deba evaluarse junto con el acuerdo de las tasas aeroportuarias. De hecho, los dos acuerdos rigen conjuntamente las relaciones comerciales entre VFAB y Ryanair. Según la Comisión, se aplica lo mismo al acuerdo de comercialización con AMS, por las siguientes razones.
- (233) Existen varios indicios que apuntan hacia el hecho de que estos contratos tienen que evaluarse como una medida única, ya que se han celebrado en el marco de una operación única.
- (234) En primer lugar, AMS es una filial cuya titularidad única recae en Ryanair. El contrato de comercialización lo firmó en nombre de AMS Edward Wilson, que en ese momento era director en AMS y, al mismo tiempo, director en Ryanair. A efectos de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales, Ryanair y AMS se consideran una única empresa, en el sentido de que AMS actúa como intermediario en interés y bajo el control de Ryanair. Para los presentes acuerdos, esto puede asimismo inferirse del hecho de que el acuerdo de comercialización dispone, en su exposición de motivos, que «[...] [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), la página web de la compañía aérea irlandesa de bajo coste Ryanair».
- (235) Además, estos acuerdos de comercialización, a pesar de que nominalmente se han celebrado entre VFAB y AMS, son explícitamente notas complementarias al acuerdo de 2005, es decir, al acuerdo de tasas aeroportuarias de 31 de enero de 2005 entre VFAB y Ryanair. Esto muestra claramente que ninguna de ambas partes diferenciaban entre los acuerdos de servicios aeroportuarios y el acuerdo de servicios de comercialización, sino que los consideraban partes de un único acuerdo comercial (la Comisión también toma nota de que, aunque las dos notas complementarias de 1 de agosto se realizaron nominalmente entre VFAB y AMS, se firmaron en nombre de Ryanair Ltd).
- (236) En segundo lugar, el acuerdo de comercialización de 2010 estipula en su primera sección, titulada «Objeto del acuerdo», que el acuerdo es «[...]». Esta formulación establece un vínculo directo inequívoco entre el acuerdo de servicios y el presente acuerdo de comercialización, en el sentido de que uno no se hubiera firmado sin el otro. El acuerdo de comercialización se basa en la conclusión del acuerdo de servicios aeroportuarios y los servicios prestados por Ryanair. En efecto, en la exposición de motivos se establece asimismo que VFAB pretende dirigirse a los pasajeros de Ryanair, con el fin de promover el turismo y las oportunidades de negocio en la región.
- (237) En tercer lugar, el acuerdo de comercialización establece en su exposición de motivos que VFAB ha decidido «promover activamente Västmanland y Västerås como lugar de vacaciones para viajeros del transporte aéreo internacional y también como centro empresarial atractivo». Se trata de un indicio de que la conclusión del acuerdo de comercialización tiene como objetivo principal y específico promover en particular el aeropuerto de Västerås (y los alrededores, Västmanland) entre los clientes potenciales de Ryanair.
- (238) En conclusión, el contrato de servicios de comercialización celebrado por VFAB y AMS está, por lo tanto, vinculado indisolublemente a los acuerdos de servicios aeroportuarios firmados por Ryanair y VFAB. Estas consideraciones demuestran que, sin los acuerdos de servicios aeroportuarios, los contratos de comercialización no se hubieran celebrado. De hecho, el contrato de comercialización indica expresamente que se basa en el servicio Västerås -Londres de Ryanair, y prevé esencialmente servicios de comercialización destinados a promover dicha ruta.
- (239) Por estas razones, la Comisión considera oportuno analizar conjuntamente los acuerdos de servicios aeroportuarios entre VFAB y Ryanair y el acuerdo de comercialización de 1 y 17 de agosto de 2010, con el fin de determinar si constituyen o no ayudas estatales.

Posibilidad de comparar el aeropuerto de Västerås con otros aeropuertos europeos

- (240) Suecia y Ryanair opinaban que la evaluación del principio de OEM debe llevarse a cabo comparando los términos de los acuerdos comerciales entre VFAB, por un lado, y Ryanair y AMS, por otro, con los términos de acuerdos comparables en otros aeropuertos.

- (241) Con arreglo a las nuevas directrices de aplicación del principio de OEM, la existencia de ayudas a una compañía aérea que utilice un aeropuerto determinado puede excluirse, en principio, si el precio cobrado por los servicios aeroportuarios se corresponde con el precio de mercado, o si puede demostrarse mediante un análisis *ex ante* que el Acuerdo entre la compañía aérea y el aeropuerto se traducirá, para este, en una aportación marginal positiva a sus ingresos. Sin embargo, por lo que se refiere a la primera opción (una comparación con el «precio de mercado»), la Comisión duda de que, en el momento presente, pueda determinarse un parámetro de referencia adecuado para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos. Se considera, por lo tanto, que un análisis de rentabilidad incremental *ex ante* es el criterio más pertinente para evaluar los acuerdos concluidos por los aeropuertos con las diferentes compañías aéreas.
- (242) Cabe señalar que, en general, la aplicación del principio de OEM basada en un precio medio en otros mercados similares pueden resultar de utilidad si el precio en cuestión se puede identificar o deducir razonablemente de otros indicadores de mercado. No obstante, este método no es tan pertinente en el caso de los servicios aeroportuarios, ya que la estructura de costes e ingresos tiende a ser muy distinta de un aeropuerto a otro. Esto se debe a que los costes e ingresos dependen del nivel de desarrollo de un aeropuerto, el número de compañías aéreas que utilizan el aeropuerto, su capacidad en términos de tráfico de pasajeros, el estado de la infraestructura y las inversiones correspondientes, el marco regulador que puede variar de un Estado miembro a otro y las deudas u obligaciones contraídas por el aeropuerto en el pasado.
- (243) Por otra parte, como puede observarse en el presente caso, las prácticas comerciales entre los aeropuertos y las compañías aéreas no siempre se basan exclusivamente en una lista de tarifas publicada. Por el contrario, estas relaciones comerciales son muy variadas. Incluyen el reparto de los riesgos en lo que se refiere al tráfico de pasajeros y cualquier obligación financiera y comercial relacionada, sistemas de incentivos estándar y la modificación de la diversificación de los riesgos a lo largo de la vigencia de los acuerdos. Por consiguiente, una operación no puede compararse realmente con otra en función de un precio por rotación o por pasajero.
- (244) Por último, suponiendo que pueda establecerse, sobre la base de un análisis comparativo válido, que los «precios» aplicados en las distintas operaciones que constituyen el objeto de la presente evaluación sean equivalentes o superiores a los «precios de mercado» establecidos a través de una muestra de transacciones comparativa; la Comisión, a pesar de todo, no podría inferir de ello que dichas transacciones se ajustan a la prueba de OEM si se comprueba que, cuando se fijaron, el operador aeroportuario esperaba que generasen costes incrementales más elevados que los ingresos incrementales. Así pues, un OEM no tendrá ningún incentivo para ofrecer bienes o servicios a un «precio de mercado» de referencia si ello diera lugar a una pérdida incremental.
- (245) En tales condiciones, la Comisión considera que, teniendo en cuenta toda la información disponible al respecto, un análisis *ex ante* de la rentabilidad incremental es el mejor planteamiento para evaluar si las relaciones comerciales entre VFAB y Ryanair concedieron a Ryanair una ventaja a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### 7.4.1.6. Evaluación de los costes e ingresos incrementales

- (246) Para valorar si un acuerdo concluido por un aeropuerto con una compañía aérea cumple el principio de OEM, han de tenerse en cuenta los ingresos no aeronáuticos esperados derivados de la actividad de la compañía aérea, junto con las tasas aeroportuarias, netas de cualquier descuento, el apoyo en materia de comercialización o los sistemas de incentivos. Del mismo modo, todos los costes incrementales que se prevea soporte el aeropuerto en relación con las actividades de la compañía aérea en el aeropuerto deberán tenerse en cuenta. Estos costes incrementales pueden abarcar todas las categorías de gastos o inversiones, como los costes del personal, los equipos o las inversiones inducidos por la presencia de la compañía aérea en el aeropuerto. Por ejemplo, si el aeropuerto necesita ampliarse o construir una nueva terminal u otras instalaciones destinadas principalmente a adecuarse a las necesidades de una compañía aérea específica, estos costes deben tenerse en cuenta al calcular los costes incrementales. Por el contrario, los costes que el aeropuerto habría soportado de todos modos, independientemente del acuerdo con la compañía aérea, no deben tenerse en cuenta al realizar la prueba de OEM.
- (247) Además, la infraestructura del aeropuerto deberá estar abierta a todas las compañías aéreas y no reservarse a una compañía aérea concreta con el fin de excluir que la ventaja que se desprenda de la ayuda compatible al operador del aeropuerto no se transfiera a una compañía aérea concreta.

- (248) En este contexto, la Comisión evaluará si los acuerdos suscritos entre VFAB y Ryanair, incluidos los acuerdos de comercialización con AMS, se traducirán, para el aeropuerto, en una aportación marginal positiva a sus ingresos. Esta apreciación debe hacerse en vista de la situación del aeropuerto en el momento en que se realizaron los acuerdos con Ryanair y de la evolución previsible del negocio en ese momento.
- (249) En 2001 el aeropuerto de Västerås era un aeropuerto con una infrautilización significativa. En la década de 1990 se había basado en un modelo de negocio con arreglo al cual las compañías aéreas tradicionales, esencialmente SAS, garantizaban conexiones regulares a destinos nacionales y a algún destino exterior, principalmente, Oslo y Copenhague, que resultaban atractivos para los viajeros de negocios de la región de Västerås, que daban prioridad a las conexiones rápidas, pero que, en términos comparativos, no resultaban sensibles a los precios. A modo de ejemplo, en el período comprendido entre 1999 y 2000, SAS garantizó 4 conexiones diarias con Copenhague y Skyways garantizó 3 conexiones diarias con Gotemburgo, 3 conexiones diarias con Malmö y 2 vuelos diarios a Copenhague.
- (250) Este modelo de negocio fracasó a principios del año 2000, cuando las empresas empezaron a tomar cada vez más conciencia acerca de los costes, una situación que se agravó más aún por la caída en el transporte aéreo tras los atentados terroristas de 11 de septiembre de 2001. Así, SAS dejó de volar desde Västerås completamente en 2002 y Skyways, que había asumido algunas de las rutas de SAS, abandonó ese aeropuerto en 2004. Las compañías aéreas tradicionales, desde entonces, han tenido muy poca actividad en el aeropuerto de Västerås, como se muestra en el cuadro 1.
- (251) En 2001 el aeropuerto de Västerås se enfrentó al hecho de que sus compañías aéreas clientes tradicionales pretendían reducir sus actividades en el aeropuerto y no deseaban ningún acuerdo a largo plazo que aportaría unos ingresos estables a largo plazo al aeropuerto.
- (252) En 2001 el aeropuerto de Västerås tuvo un porcentaje de utilización muy bajo. La capacidad máxima disponible se estimaba en unos 950 000 pasajeros salientes al año, mientras que el número real de pasajeros fue de 93 487, es decir, menos de un 10 %.
- (253) Al mismo tiempo, el aeropuerto operaba con elevados costes fijos, la mayoría de los cuales eran, según las cifras presentadas por Suecia, imputables a la actividad no relacionada con las líneas aéreas en el aeropuerto que, en los años 2000 a 2010, representaba entre un 72 y un 92 % del tráfico del aeropuerto <sup>(40)</sup>. En cambio, el funcionamiento de las compañías aéreas comerciales siempre había contribuido incrementalmente a la rentabilidad del aeropuerto.
- (254) En ese momento, la vía natural consistía en considerar el desarrollo de las operaciones de las compañías aéreas de bajo coste en el aeropuerto. Según las estimaciones comunicadas por el Ministerio de Empresa del Gobierno sueco en un informe de 1999 sobre las perspectivas del aeropuerto de Västerås <sup>(41)</sup>, se esperaba un aumento de la cuota de mercado de las compañías aéreas de bajo coste en Europa del 3 al 12 % en número de pasajeros, una evolución que se preveía especialmente importante en Estocolmo y la región circundante, cuyos residentes se caracterizan por una alta frecuencia de desplazamientos. En efecto, otros aeropuertos hicieron la misma apreciación en el momento y reorientaron sus modelos de negocio en líneas similares, por ejemplo, el aeropuerto de Skavsta.
- (255) En este contexto VFAB consideró celebrar los acuerdos con Ryanair que, contrariamente a SAS y otras compañías aéreas tradicionales, que estaban reduciendo sus operaciones en el aeropuerto, estaba dispuesta a contemplar las relaciones contractuales a largo plazo y garantizar un número mínimo de pasajeros, que contribuirían a la rentabilidad incremental del aeropuerto. La Comisión considera que un operador aeroportuario privado en la misma situación probablemente hubiera aplicado la misma estrategia que VFAB, ya que parecía la única opción razonable para aumentar el tráfico del aeropuerto y, por tanto, sus ingresos.
- (256) En este contexto, Ryanair presentó un informe encargado a la consultora Oxera que evalúa *ex ante* la rentabilidad prevista de los acuerdos VFAB-Ryanair.
- (257) El informe examina la rentabilidad esperada de los acuerdos de 2001, 2003 y 2005 entre VFAB y Ryanair, así como el acuerdo de servicios de comercialización entre VFAB y AMS. Se ha evaluado la rentabilidad esperada en el momento en que se firmó cada acuerdo —es decir, los ingresos adicionales que se espera correspondan a VFAB como consecuencia de los acuerdos («ingresos incrementales») se han comparado con los costes adicionales previstos de VFAB como resultado de los acuerdos («costes incrementales»)—. Esta evaluación también considera el impacto de una evaluación conjunta de la rentabilidad de los acuerdos de servicios aeroportuarios y los acuerdos de comercialización, lo que, por las razones indicadas en los considerandos 232 a 239, la Comisión considera que se trata del planteamiento correcto.
- (258) Oxera basa su valoración en los documentos y datos disponibles en el momento de la negociación de los acuerdos a partir de datos de los períodos anteriores a cada acuerdo para fundamentar los supuestos acerca de las expectativas razonables en el momento de la firma. El análisis se basa en las previsiones en relación con varios

<sup>(40)</sup> Medido en desplazamientos aéreos, datos de Transportstyrelsen comunicados por VFAB.

<sup>(41)</sup> Luftfartsverket Km/DL 69 245, con fecha 15 de enero de 2000.



Año	Total de ingresos (de aviación y no aviación) por compañía aérea			Costes operativos atribuidos a determinadas compañías aéreas <sup>(1)</sup>			Rentabilidad incremental	
	Compañía aérea A SAS	Compañía aérea B Ryanair	Compañía aérea C Otra	Compañía aérea A SAS	Compañía aérea B Ryanair	Compañía aérea C Otra	Ryanair	Todas las compañías aéreas
2003	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Todos los gastos abonados en virtud de los acuerdos de comercialización con Ryanair y AMS se han asignado como costes operativos atribuidos a Ryanair.

- (264) Por lo que se refiere al supuesto *ex ante* en el momento de los acuerdos entre VFAB y Ryanair, Suecia ha explicado que en este contexto, aunque no se estableció ningún plan de negocio integral y formal, para VFAB resulta evidente que los acuerdos brindarían una aportación marginal positiva a los ingresos. Teniendo en cuenta la infrautilización del aeropuerto, ciertamente cabría esperar que el coste incremental derivado de las operaciones de Ryanair fuese relativamente limitado.
- (265) Según Suecia se esperaba *ex ante* que las tasas aeroportuarias acordadas en el Acuerdo de 2001 y los ingresos no aeronáuticos cubrieran los costes incrementales derivados del acuerdo y generaran un beneficio a VFAB de [...] SEK al año.
- (266) En el momento del Acuerdo de 2003, VFAB podría basarse en los resultados financieros reales de las operaciones de Ryanair en 2001-2002 que confirmaron la apreciación *ex ante* de 2001, de que el acuerdo brindaría una aportación marginal positiva a los ingresos. Por lo que se sabía en el momento, VFAB consideró que los cambios introducidos con el Acuerdo de 2003 cubrirían los costes incrementales derivados de los acuerdos de Ryanair y aportarían a VFAB un beneficio de [...] SEK al año. Cuando se celebró el Acuerdo de 2005, VFAB podía basarse en el resultado real de las operaciones de Ryanair en el aeropuerto entre 2001 y 2004 que siempre habían aportado una contribución positiva a los beneficios incrementales del aeropuerto. La evaluación de VFAB en el momento era que las tasas aeroportuarias junto con los ingresos no aeronáuticos derivados del contrato podrían cubrir los costes derivados de las operaciones de Ryanair y, desde 2007, aportar al aeropuerto unos beneficios de [...] SEK al año.
- (267) En relación con la desvinculación de LfV Holding de VFAB en 2006, el ayuntamiento de Västerås también llevó a cabo una revisión de las perspectivas empresariales del aeropuerto a fin de decidir sobre su futura estrategia como único accionista restante (como se indica en el considerando 224). En aquel momento, el ayuntamiento consideró varias opciones, en particular: a) «statu quo», a saber, continuar con la estrategia comercial existente, sin cambios en las estructuras de costes o b) seguir con la escala y la orientación del aeropuerto —manteniendo las operaciones de Ryanair—, pero al mismo tiempo tratar de reducir los gastos de personal de acuerdo con un modelo de «aeropuerto básico». Esta evaluación indica que la hipótesis b) —es decir, continuar sus actividades conforme a las líneas comerciales existentes, incluidos los acuerdos con Ryanair, tratando al mismo tiempo de reducir los gastos de personal— sería la más beneficiosa desde el punto de vista financiero, pues permitiría a la ciudad reducir las pérdidas en comparación con otras opciones comerciales consideradas. Este análisis confirmó, por lo tanto, la evaluación según la cual los acuerdos con Ryanair (incluidos los de comercialización) eran económicamente racionales.

- (268) Al evaluar los acuerdos entre compañías aéreas y aeropuertos, la Comisión también debe evaluar el grado en que puedan considerarse parte de la ejecución de una estrategia general que aporte rentabilidad al aeropuerto, al menos a largo plazo. A este respecto, la Comisión debe tener en cuenta los elementos factuales disponibles, y la evolución que cabía esperar razonablemente, en el momento en que se celebraron los acuerdos, sobre todo las condiciones imperantes en el mercado, en particular los cambios en el mercado inducidos por la liberalización del mercado del transporte aéreo, la entrada en el mercado y el desarrollo de las compañías aéreas de bajo coste y las compañías aéreas de punto a punto, los cambios en la estructura organizativa y económica del sector aeroportuario, así como el grado de diversificación y complejidad de las funciones que prestan los aeropuertos, el refuerzo de la competencia entre las compañías aéreas y los aeropuertos, la incertidumbre del entorno económico debido a los cambios en las condiciones imperantes en el mercado o cualquier otra incertidumbre en el entorno económico. La Comisión observa que, tal como se describe en los considerandos 249 a 255, varias razones (tales como la pérdida de actividad de las compañías aéreas tradicionales y la perspectiva de acuerdos a largo plazo que rentables marginalmente con un número garantizado de pasajeros con las líneas aéreas de bajo coste comercialmente dinámicas) llevaron al aeropuerto de Västerås a considerar los acuerdos comerciales con Ryanair, que aportaban una contribución positiva a la rentabilidad de VFAB, un paso necesario en una estrategia destinada a garantizar su futura viabilidad y rentabilidad.
- (269) La Comisión señala, asimismo, que la infraestructura del aeropuerto de Västerås está abierta a todas las compañías aéreas y no se reserva a una compañía aérea concreta. Además, la Comisión observa que, tal como se muestra en el cuadro 6, las operaciones de las compañías aéreas en el aeropuerto de Västerås han sido marginalmente rentables durante todo el período cubierto por la Decisión.
- (270) A la luz de estas consideraciones, que consideran plausible, según una perspectiva *ex ante*, que la actividad derivada de los acuerdos con Ryanair crease ingresos incrementales, la Comisión admite que, al celebrar los acuerdos sobre tasas aeroportuarias con Ryanair (medida 4) y los acuerdos de comercialización con Ryanair y AMS (medida 5), VFAB actuó como un OEM. Por lo tanto, las medidas no confirieron una ventaja económica a Ryanair o AMS.

## 8. CONCLUSIÓN

- (271) La Comisión concluye que Suecia ha ejecutado ilegalmente las contribuciones de accionistas ofrecidas a VFAB entre 2003 y 2010, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Sin embargo, la Comisión considera que esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (272) La Comisión concluye que el alquiler pagado por VFAB a Västerås Flygfastigheter AB (medida 2) no constituye ayuda estatal.
- (273) La Comisión concluye que Suecia ha ejecutado ilegalmente el régimen de aeropuertos locales a VFAB entre 2001 y 2010 (medida 3), contraviniendo lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. Sin embargo, este régimen de ayuda es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.
- (274) La Comisión concluye que los acuerdos comerciales entre VFAB, por un lado, y Ryanair y AMS, por otro lado (medidas 4 y 5), no constituyen ayuda estatal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### Artículo 1

La ayuda estatal que Suecia ha aplicado en forma de contribuciones de accionistas ofrecidas a VFAB entre 2003 y 2010 (medida 1) es compatible con el mercado interior.

### Artículo 2

El régimen de ayuda estatal que Suecia ha aplicado en forma de ayuda de funcionamiento proporcionada a VFAB y otros aeropuertos en el marco del régimen de aeropuertos locales (medida 3) entre 2001 y 2010 es compatible con el mercado interior.

*Artículo 3*

El alquiler pagado por VFAB a Västerås Flygfastigheter AB entre 2003 y 2010 (medida 2) no constituye ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

*Artículo 4*

Las tasas de aeropuerto aplicadas por VFAB a Ryanair entre 2001 y 2010 (medida 4) no constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

*Artículo 5*

La ayuda de comercialización concedida por VFAB a Ryanair y AMS en 2001, 2008 y 2010 (medida 5) no constituye ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

*Artículo 6*

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

Hecho en Bruselas, el 1 de octubre de 2014.

*Por la Comisión*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vicepresidente*

---

## DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/1345 DE LA COMISIÓN

de 31 de julio de 2015

sobre la publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de las referencias de las normas relativas a los cordones y cuerdas ajustables en ropa infantil, los capazos y soportes, las barreras de seguridad y los cambiadores para uso doméstico, de conformidad con la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 2, párrafo primero,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2001/95/CE obliga a los productores a poner en el mercado únicamente productos seguros.
- (2) De conformidad con el artículo 3, apartado 2, párrafo segundo, de la Directiva 2001/95/CE, se supone que un producto es seguro respecto de los riesgos y de las categorías de riesgos cubiertos por las normas nacionales aplicables cuando es conforme a normas nacionales no obligatorias que son transposición de normas europeas cuyas referencias haya publicado la Comisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en aplicación del artículo 4 de dicha Directiva.
- (3) De conformidad con el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2001/95/CE, los organismos europeos de normalización deben elaborar las normas europeas con arreglo a los mandatos de la Comisión.
- (4) De conformidad con el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2001/95/CE, la Comisión debe publicar las referencias de dichas normas.
- (5) El 27 de noviembre de 2000, la Comisión otorgó el mandato M/309 al Comité Europeo de Normalización (CEN) a fin de que elaborara proyectos de normas europeas de seguridad para hacer frente a los riesgos de estrangulamiento, lesión y atrapamiento que presentan los cordones y las cuerdas ajustables en la ropa infantil.
- (6) En respuesta al mandato de la Comisión, el CEN adoptó la norma EN 14682:2014 «Seguridad de la ropa infantil — Cordones y cuerdas ajustables en ropa infantil — Especificaciones», que sustituye a la norma EN 14682:2007. La norma europea EN 14682:2014 se atiene al mandato M/309 y a los requisitos generales de seguridad de la Directiva 2001/95/CE. Por lo tanto, resulta oportuno publicar su referencia en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en sustitución de la referencia a la norma EN 14682:2007.
- (7) El 16 de diciembre de 1997, la Comisión otorgó el mandato M/264 al CEN y al Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (CENELEC) en el ámbito de la seguridad de los consumidores en relación con los artículos de puericultura.
- (8) En respuesta al mandato de la Comisión, el CEN adoptó la norma EN 1466:2014 «Artículos de puericultura — Capazos y soportes — Requisitos de seguridad y métodos de ensayo», que sustituye a la norma EN 1466:2004. La norma europea EN 1466:2014 se atiene al mandato M/264 y a los requisitos generales de seguridad de la Directiva 2001/95/CE. Por lo tanto, resulta oportuno publicar su referencia en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en sustitución de la referencia a la norma EN 1466:2004.
- (9) En respuesta al mandato M/264, el CEN adoptó asimismo la norma EN 1930:2011 «Artículos de puericultura — Barreras de seguridad — Requisitos de seguridad y métodos de ensayo» y las normas EN 12221-1:2008+A1:2013 «Artículos de puericultura — Cambiadores para uso doméstico — Parte 1: Requisitos de seguridad» y EN 12221-2:2008+A1:2013 «Artículos de puericultura — Cambiadores para uso doméstico — Parte 2: Métodos de ensayo».
- (10) Las normas europeas EN 1930:2011, EN 12221-1:2008+A1:2013 y EN 12221-2:2008+A1:2013 se atienen al mandato M/264 y cumplen la obligación general de seguridad establecida en la Directiva 2001/95/CE. Por lo tanto, resulta oportuno publicar su referencia en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

<sup>(1)</sup> DO L 11 de 15.1.2002, p. 4.

- (11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por la Directiva 2001/95/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Las referencias de las normas que figuran a continuación se publicarán en la serie C del *Diario Oficial de la Unión Europea*:

- (a) EN 14682:2014 «Seguridad de la ropa infantil — Cordones y cuerdas ajustables en ropa infantil — Especificaciones»;
- (b) EN 1466:2014 «Artículos de puericultura — Capazos y soportes — Requisitos de seguridad y métodos de ensayo»;
- (c) EN 1930:2011 «Artículos de puericultura — Barreras de seguridad — Requisitos de seguridad y métodos de ensayo»;
- (d) Norma EN 12221-1:2008+ A1:2013 «Artículos de puericultura — Cambiadores para uso doméstico — Parte 1: Requisitos de seguridad»;
- (e) Norma EN 12221-2:2008+A1:2013 «Artículos de puericultura — Cambiadores para uso doméstico — Parte 2: Métodos de ensayo».

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 31 de julio de 2015.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER

---

**CORRECCIÓN DE ERRORES****Corrección de errores de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 330 de 15 de noviembre de 2014)

En la página 2, en el considerando 9:

*donde dice:* «(9) Al facilitar esa información, las empresas sujetas a la presente Directiva pueden basarse en marcos nacionales, en marcos de la Unión, como el Sistema de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS), o en marcos internacionales, tales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos que ponen en práctica el marco de las Naciones Unidas para “proteger, respetar y remediar”, las Líneas Directrices de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales, la norma (ISO) 26000 de la Organización Internacional de Normalización, la Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la Organización Internacional del Trabajo, la Iniciativa Mundial de Presentación de Informes, u otros marcos internacionales reconocidos.»

*debe decir:* «(9) Al facilitar esa información, las empresas sujetas a la presente Directiva pueden basarse en marcos nacionales, en marcos de la Unión, como el Sistema de Gestión y Auditoría Medioambientales (EMAS), o en marcos internacionales, tales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos que ponen en práctica el marco de las Naciones Unidas para “proteger, respetar y remediar”, las Líneas Directrices de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales, la norma (ISO) 26000 de la Organización Internacional de Normalización, la Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social de la Organización Internacional del Trabajo, la *Global Reporting Initiative (GRI)*, u otros marcos internacionales reconocidos.»

---





ISSN 1977-0685 (edición electrónica)  
ISSN 1725-2512 (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**