



### Sumario

#### II Actos no legislativos

##### ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Decisión (UE) 2016/2044 del Consejo, de 18 de noviembre de 2016, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y la República Popular China sobre exención de visados para estancias de corta duración de titulares de pasaportes diplomáticos** ..... 1

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2045 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 37/2010 en lo que se refiere a la sustancia «gamitromicina»<sup>(1)</sup>** ..... 3
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2046 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2016, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 6

##### DECISIONES

- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2016/2047 del Consejo, de 18 de noviembre de 2016, relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos respecto a los datos del ADN en Dinamarca** ..... 8
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2016/2048 del Consejo, de 18 de noviembre de 2016, relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos respecto a los datos dactiloscópicos en Dinamarca** ..... 10
- ★ **Decisión (UE, Euratom) 2016/2049 del Consejo, de 21 de noviembre de 2016, por la que se nombra a un miembro del Comité Económico y Social Europeo, propuesto por el Reino de los Países Bajos** ..... 12

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

- ★ **Decisión de Ejecución (EU) 2016/2050 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2016, sobre la comercialización de un clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) [notificada con el número C(2016) 7443] <sup>(1)</sup> .....** 13
- 

### III Otros actos

#### ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

- ★ **Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC n.º 216/14/COL, de 28 de mayo de 2014, por la que se modifican por nonagésimo sexta vez las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la adopción de nuevas Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas [2016/2051] .....** 17
- ★ **Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC n.º 186/16/COL, de 12 de octubre de 2016, sobre la conformidad de la tarifa unitaria de 2016 correspondiente a Noruega con arreglo al artículo 17 del acto mencionado en el punto 66wm del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea] [2016/2052] .....** 52

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

## II

(Actos no legislativos)

## ACUERDOS INTERNACIONALES

### DECISIÓN (UE) 2016/2044 DEL CONSEJO

de 18 de noviembre de 2016

**relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y la República Popular China sobre exención de visados para estancias de corta duración de titulares de pasaportes diplomáticos**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 77, apartado 2, letra a), leído en relación con su artículo 218, apartado 6, párrafo segundo, letra a), inciso v),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión ha negociado en nombre de la Unión Europea un Acuerdo con la República Popular China sobre exención de visados para estancias de corta duración de titulares de pasaportes diplomáticos (en lo sucesivo, «Acuerdo»).
- (2) De conformidad con la Decisión (UE) 2016/431 del Consejo <sup>(2)</sup>, el Acuerdo se ha firmado y se aplica de forma provisional desde el 3 de marzo de 2016.
- (3) El Acuerdo crea un Comité Mixto de Expertos para su gestión. La Unión debe estar representada en ese Comité Mixto por la Comisión, y esta debe estar asistida por los representantes de los Estados miembros.
- (4) La presente Decisión desarrolla las disposiciones del acervo de Schengen en las que el Reino Unido no participa de conformidad con la Decisión 2000/365/CE del Consejo <sup>(3)</sup>; por lo tanto, el Reino Unido no participa en su adopción y no queda vinculado por la misma ni sujeto a su aplicación.
- (5) La presente Decisión desarrolla las disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa de conformidad con la Decisión 2002/192/CE del Consejo <sup>(4)</sup>; por lo tanto, Irlanda no participa en su adopción y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.
- (6) Procede aprobar el Acuerdo.

<sup>(1)</sup> Aprobación otorgada el 25 de octubre de 2016 (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Decisión (UE) 2016/431 del Consejo, de 12 de febrero de 2016, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y la República Popular China sobre exención de visados para estancias de corta duración de titulares de pasaportes diplomáticos (DO L 76 de 23.3.2016, p. 17).

<sup>(3)</sup> Decisión 2000/365/CE del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre la solicitud del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 131 de 1.6.2000, p. 43).

<sup>(4)</sup> Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Queda aprobado, en nombre de la Unión, el Acuerdo entre la Unión Europea y la República Popular China sobre exención de visados para estancias de corta duración de titulares de pasaportes diplomáticos.

*Artículo 2*

El presidente del Consejo procederá, en nombre de la Unión, a la notificación prevista en el artículo 10, apartado 1, del Acuerdo <sup>(1)</sup>.

*Artículo 3*

La Comisión, asistida por los representantes de los Estados miembros, representará a la Unión en el seno del Comité Mixto de Expertos creado en virtud del artículo 7 del Acuerdo.

*Artículo 4*

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 18 de noviembre de 2016.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
R. KALIŇÁK

---

<sup>(1)</sup> La Secretaría General del Consejo se encargará de publicar en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

# REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/2045 DE LA COMISIÓN

de 23 de noviembre de 2016

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 37/2010 en lo que se refiere a la sustancia «gamitromicina»

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 470/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, por el que se establecen procedimientos comunitarios para la fijación de los límites de residuos de las sustancias farmacológicamente activas en los alimentos de origen animal, se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2377/90 del Consejo y se modifican la Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 14, leído en relación con su artículo 17,

Visto el dictamen de la Agencia Europea de Medicamentos, formulado por el Comité de Medicamentos de Uso Veterinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 470/2009, debe establecerse en un reglamento el límite máximo de residuos (LMR) de las sustancias farmacológicamente activas destinadas a utilizarse en la Unión en medicamentos veterinarios para animales productores de alimentos o en biocidas empleados en la cría de animales.
- (2) En el cuadro 1 del anexo del Reglamento (UE) n.º 37/2010 de la Comisión <sup>(2)</sup> figuran las sustancias farmacológicamente activas y su clasificación por lo que se refiere a los LMR en los productos alimenticios de origen animal.
- (3) La gamitromicina ya está incluida en dicho cuadro como sustancia autorizada en la grasa, el hígado y el riñón de los bovinos, con excepción de los que producen leche para consumo humano, y en el músculo, la piel y grasa, el hígado y el riñón de los porcinos.
- (4) Se ha presentado a la Agencia Europea de Medicamentos (EMA) una solicitud para ampliar a los ovinos la entrada actual relativa a la gamitromicina.
- (5) De conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 470/2009, la EMA debe considerar la posibilidad de utilizar los LMR establecidos para una sustancia farmacológicamente activa en un producto alimenticio particular en otro producto alimenticio derivado de la misma especie, o los LMR establecidos para una sustancia farmacológicamente activa en una o varias especies para otras especies.
- (6) La EMA ha considerado apropiado extrapolar la entrada ampliada de la gamitromicina a todos los rumiantes, excepto los bovinos.
- (7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 37/2010 en consecuencia.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Medicamentos Veterinarios.

<sup>(1)</sup> DO L 152 de 16.6.2009, p. 11.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 37/2010 de la Comisión, de 22 de diciembre de 2009, relativo a las sustancias farmacológicamente activas y su clasificación por lo que se refiere a los límites máximos de residuos en los productos alimenticios de origen animal (DO L 15 de 20.1.2010, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El anexo del Reglamento (UE) n.º 37/2010 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días 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 23 de noviembre de 2016.

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

\_\_\_\_\_

## ANEXO

En el anexo, cuadro I, del Reglamento (UE) n.º 37/2010, la entrada correspondiente a la sustancia «gamitromicina» se sustituye por el texto siguiente:

Sustancia farmacológicamente activa	Residuo marcador	Especie animal	LMR	Tejidos diana	Otras disposiciones [con arreglo al artículo 14.7 del Reglamento (CE) n.º 470/2009]	Clasificación terapéutica
«Gamitromicina»	Gamitromicina	Todos los rumiantes, excepto los bovinos	50 µg/kg 50 µg/kg 300 µg/kg 200 µg/kg	Músculo Grasa Hígado Riñón	No debe utilizarse en animales que producen leche para consumo humano.	Antiinfecciosos/ Antibióticos»
		Bovinos	20 µg/kg 200 µg/kg 100 µg/kg	Grasa Hígado Riñón		
		Porcinos	100 µg/kg 100 µg/kg 100 µg/kg 300 µg/kg	Músculo Piel y grasa en proporciones naturales Hígado Riñón	Nada	

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/2046 DE LA COMISIÓN****de 23 de noviembre de 2016****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.º 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.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 y (CE) n.º 1234/2007 <sup>(1)</sup>,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 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.º 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.º 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.º 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 23 de noviembre de 2016.

Por la Comisión,  
en nombre del Presidente,  
Jerzy PLEWA  
Director General

Dirección 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	91,2	
	TR	83,7	
	ZZ	87,5	
0707 00 05	TR	153,9	
	ZZ	153,9	
0709 93 10	MA	101,9	
	TR	143,2	
	ZZ	122,6	
0805 20 10	MA	71,9	
	ZZ	71,9	
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	JM	110,2	
	MA	98,3	
	PE	116,9	
	TR	76,4	
	ZZ	100,5	
	0805 50 10	AR	64,7
		TR	86,7
ZZ		75,7	
0808 10 80	CL	185,9	
	NZ	177,5	
	ZA	176,7	
	ZZ	180,0	
0808 30 90	CN	81,3	
	TR	126,8	
	ZZ	104,1	

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (UE) n.º 1106/2012 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 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 DE EJECUCIÓN (UE) 2016/2047 DEL CONSEJO

de 18 de noviembre de 2016

**relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos respecto a los datos del ADN en Dinamarca**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 33,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>.

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 25, apartado 2, de la Decisión 2008/615/JAI, la transmisión de datos de carácter personal en virtud de dicha Decisión solo puede iniciarse cuando en el territorio de los Estados miembros que participen en dicha transmisión se hayan incorporado al Derecho interno las disposiciones generales en materia de protección de datos recogidas en el capítulo 6 de dicha Decisión.
- (2) El artículo 20 de la Decisión 2008/616/JAI del Consejo <sup>(3)</sup> dispone que la comprobación del cumplimiento de la mencionada condición por lo que respecta al intercambio automatizado de datos con arreglo al capítulo 2 de la Decisión 2008/615/JAI ha de llevarse a cabo basándose en un informe de evaluación que, a su vez, se basará en un cuestionario, una visita de evaluación y un ensayo piloto.
- (3) Dinamarca ha informado a la Secretaría General del Consejo sobre los ficheros nacionales de análisis de ADN a los que se aplican los artículos 2 a 6 de la Decisión 2008/615/JAI y sobre las condiciones para la consulta automatizada a que se refiere el artículo 3, apartado 1, de dicha Decisión, de conformidad con el artículo 36, apartado 2, de la misma.
- (4) Con arreglo al anexo, capítulo 4, punto 1.1, de la Decisión 2008/616/JAI, el cuestionario elaborado por el correspondiente grupo de trabajo del Consejo se refiere a cada uno de los intercambios automatizados de datos, y cuando un Estado miembro considere que cumple los requisitos previos para compartir datos en la categoría de datos pertinente, debe responder al cuestionario.
- (5) Dinamarca ha respondido al cuestionario relativo a la protección de datos y al relativo a intercambio de datos del ADN.
- (6) Dinamarca ha realizado con éxito un ensayo piloto con los Países Bajos.
- (7) Se ha realizado una visita de evaluación a Dinamarca y el equipo evaluador neerlandés ha redactado a raíz de la misma un informe que ha transmitido al correspondiente grupo de trabajo del Consejo.
- (8) Se ha presentado al Consejo un informe de evaluación general que resume los resultados del cuestionario, de la visita de evaluación y del ensayo piloto sobre el intercambio de datos del ADN.
- (9) El 12 de julio de 2016, el Consejo concluyó que Dinamarca había aplicado plenamente las disposiciones generales en materia de protección de datos recogidas en el capítulo 6 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (10) Por consiguiente, a efectos de la consulta automatizada de datos del ADN, Dinamarca debe quedar habilitada para recibir y transmitir datos de carácter personal en virtud de los artículos 3 y 4 de la Decisión 2008/615/JAI.

<sup>(1)</sup> DO L 210 de 6.8.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Dictamen de 25 de octubre de 2016 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

- (11) Dinamarca está vinculada por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.
- (12) Irlanda está vinculada por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.
- (13) El Reino Unido está vinculado por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

A efectos de la consulta y comparación automatizadas de datos del ADN, Dinamarca queda habilitada para recibir y transmitir datos de carácter personal en virtud de los artículos 3 y 4 de la Decisión 2008/615/JAI a partir del 25 de noviembre de 2016.

*Artículo 2*

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

La presente Decisión se aplicará de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 18 de noviembre de 2016.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
R. KALIŇÁK

---

**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/2048 DEL CONSEJO****de 18 de noviembre de 2016****relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos respecto a los datos dactiloscópicos en Dinamarca**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 33,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>.

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 25, apartado 2, de la Decisión 2008/615/JAI, la transmisión de datos de carácter personal en virtud de dicha Decisión solo puede iniciarse cuando en el territorio de los Estados miembros que participen en dicha transmisión se hayan incorporado al Derecho interno las disposiciones generales en materia de protección de datos recogidas en el capítulo 6 de dicha Decisión.
- (2) El artículo 20 de la Decisión 2008/616/JAI del Consejo <sup>(3)</sup> dispone que la comprobación del cumplimiento de la mencionada condición por lo que respecta al intercambio automatizado de datos con arreglo al capítulo 2 de la Decisión 2008/615/JAI ha de llevarse a cabo basándose en un informe de evaluación que, a su vez, se basará en un cuestionario, una visita de evaluación y un ensayo piloto.
- (3) Con arreglo al capítulo 4, punto 1.1, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI, el cuestionario elaborado por el correspondiente grupo de trabajo del Consejo se refiere a cada uno de los intercambios automatizados de datos, y cuando un Estado miembro considere que cumple los requisitos previos para compartir datos en la categoría de datos pertinente, debe responder al cuestionario.
- (4) Dinamarca ha respondido al cuestionario relativo a la protección de datos y al relativo al intercambio de datos dactiloscópicos.
- (5) Dinamarca ha realizado con éxito un ensayo piloto con Alemania.
- (6) Se ha realizado una visita de evaluación a Dinamarca y el equipo evaluador alemán ha redactado a raíz de la misma un informe que ha transmitido al correspondiente grupo de trabajo del Consejo.
- (7) Se ha presentado al Consejo un informe de evaluación general que resume los resultados del cuestionario, de la visita de evaluación y del ensayo piloto sobre el intercambio de datos dactiloscópicos.
- (8) El 12 de julio de 2016, el Consejo concluyó que Dinamarca había aplicado plenamente las disposiciones generales en materia de protección de datos recogidas en el capítulo 6 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (9) Por consiguiente, a efectos de la consulta automatizada de datos dactiloscópicos, Dinamarca debe quedar habilitada para recibir y transmitir datos de carácter personal en virtud del artículo 9 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (10) Dinamarca está vinculada por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.
- (11) Irlanda está vinculada por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.
- (12) El Reino Unido está vinculado por la Decisión 2008/615/JAI y participa, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.

<sup>(1)</sup> DO L 210 de 6.8.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Dictamen de 25 de octubre de 2016 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

A efectos de la consulta automatizada de datos dactiloscópicos, Dinamarca queda habilitada para recibir y transmitir datos de carácter personal en virtud del artículo 9 de la Decisión 2008/615/JAI a partir del 25 de noviembre de 2016.

*Artículo 2*

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

La presente Decisión se aplicará de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 18 de noviembre de 2016.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

R. KALIŇÁK

---

**DECISIÓN (UE, Euratom) 2016/2049 DEL CONSEJO****de 21 de noviembre de 2016****por la que se nombra a un miembro del Comité Económico y Social Europeo, propuesto por el Reino de los Países Bajos**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 302,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, y en particular su artículo 106 bis,

Vista la propuesta del Gobierno de los Países Bajos,

Visto el dictamen de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 18 de septiembre de 2015 y el 1 de octubre de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE, Euratom) 2015/1600 <sup>(1)</sup> y (UE, Euratom) 2015/1790 <sup>(2)</sup>, por las que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el período comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020.
- (2) Ha quedado vacante un puesto de miembro del Comité Económico y Social Europeo a raíz del término del mandato de D.<sup>a</sup> Melanie Irmgard BOUWKNEGT.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se nombra a D.<sup>a</sup> Hester HOUWING, *Policy Adviser at the Christian Trade Union Federation (CNV)*, miembro del Comité Económico y Social Europeo para el período restante del mandato actual, es decir, hasta el 20 de septiembre de 2020.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 2016.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

P. PLAVČAN

---

<sup>(1)</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/1600 del Consejo, de 18 de septiembre de 2015, por la que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el período comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020 (DO L 248 de 24.9.2015, p. 53).

<sup>(2)</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/1790 del Consejo, de 1 de octubre de 2015, por la que se nombra a los miembros del Comité Económico y Social Europeo para el período comprendido entre el 21 de septiembre de 2015 y el 20 de septiembre de 2020 (DO L 260 de 7.10.2015, p. 23).

**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (EU) 2016/2050 DE LA COMISIÓN**  
**de 22 de noviembre de 2016**  
**sobre la comercialización de un clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4)**

[notificada con el número C(2016) 7443]

(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2001/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la liberación intencional en el medio ambiente de organismos modificados genéticamente y por la que se deroga la Directiva 90/220/CEE del Consejo <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 18, apartado 1,

Previa consulta a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con la Directiva 2001/18/CE, la comercialización de productos que consisten en un organismo modificado genéticamente o una combinación de organismos modificados genéticamente, o los contienen, está supeditada a la concesión de una autorización por escrito de la autoridad competente del Estado miembro que haya recibido la notificación relativa a la comercialización del producto en cuestión.
- (2) En marzo de 2013, Suntory Holdings Limited, Osaka, Japón, presentó una notificación referente a la comercialización de un clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) a la autoridad competente de los Países Bajos.
- (3) La notificación cubre la importación, la distribución y la venta al por menor del clavel modificado genéticamente *Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4.
- (4) De conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2001/18/CE, la autoridad competente de los Países Bajos preparó un informe de evaluación, en el que llegaba a la conclusión de que no existían razones para no conceder la autorización de comercializar flores cortadas del clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) para uso ornamental, si se reunían determinadas condiciones.
- (5) El informe de evaluación fue presentado a la Comisión y a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, algunos de los cuales plantearon objeciones a la comercialización del producto y uno de ellos las mantuvo.
- (6) En su dictamen de 10 de noviembre de 2014, la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), abordó las objeciones que mantenía un Estado miembro y llegó a la conclusión de que, en caso de propagación del clavel modificado genéticamente SHD-27531-4 (por ejemplo, enraizamiento) por particulares, ese clavel modificado genéticamente no mostraría ningún potencial de mayor supervivencia, aptitud o propagación en comparación con su línea parental <sup>(2)</sup>. Llegó también a la conclusión de que las posibilidades de propagación de polen del clavel modificado genéticamente por lepidópteros a la especie salvaje de *Dianthus* es muy improbable y que si ocurriera habría muy pocas posibilidades de que se produjeran híbridos viables y de que estos sobrevivieran y afectarían negativamente al medio ambiente. Por último, concluyó que la transferencia genética entre plantas de los genes introducidos es muy improbable y que si ocurriera sería improbable que diera lugar a una producción de semillas viables que afectarían negativamente al medio ambiente.

<sup>(1)</sup> DO L 106 de 17.4.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> Comisión técnica sobre OMG (organismos modificados genéticamente) de la EFSA, 2014. Scientific Opinion on objections of a Member State to a notification (Reference C/NL/13/01) for the placing on the market of the genetically modified carnation SHD-27531-4 with a modified colour, for import of cut flowers for ornamental use, under Part C of Directive 2001/18/EC from Suntory Holdings Limited [Dictamen científico sobre las objeciones de un Estado miembro a una notificación de comercialización (Referencia C/NL/13/01) por parte de Suntory Holdings Limited, con arreglo a la parte C de la Directiva 2001/18/CE, del clavel modificado genéticamente SHD-27531-4 con cambio de color, para la importación de flores cortadas para uso ornamental]. *EFSA Journal* 2014; 12(11):3878, 9 pp. doi:10.2903/j.efsa.2014.3878.

- (7) A raíz de una solicitud de la Comisión de un dictamen completo de la EFSA, el 15 de diciembre de 2015, la EFSA publicó un nuevo dictamen en el que concluía que no había ninguna razón científica para considerar que la importación, la distribución y la venta al por menor en la Unión de flores cortadas del clavel modificado genéticamente SHD-27531-4 para uso ornamental pudieran afectar negativamente a la salud humana o el medio ambiente <sup>(1)</sup>. Asimismo, la EFSA concluyó que el plan de seguimiento presentado por el titular de la autorización era aceptable a la luz de los usos previstos del clavel modificado genéticamente.
- (8) Una vez examinados la notificación completa, la información suplementaria suministrada por el notificador, las objeciones específicas que mantenía un Estado miembro a la luz de la Directiva 2001/18/CE y los dictámenes de la EFSA, no hay razones para pensar que la comercialización de flores cortadas del clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) vaya a afectar negativamente a la salud humana o el medio ambiente en el contexto de su uso ornamental propuesto.
- (9) Se ha asignado un identificador único al clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) a los efectos del Reglamento (CE) n.º 1830/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> y del Reglamento (CE) n.º 65/2004 de la Comisión <sup>(3)</sup>.
- (10) A la luz de los dictámenes de la EFSA, no es necesario establecer condiciones específicas para el uso previsto con respecto a la manipulación o al envasado del producto y la protección de ecosistemas, entornos o áreas geográficas particulares.
- (11) El etiquetado del producto debe incluir la información de que las flores cortadas del clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) no pueden utilizarse para el consumo humano o animal ni para el cultivo.
- (12) En marzo de 2016, el Laboratorio de Referencia de la Unión Europea, establecido en el Reglamento (CE) n.º 1829/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, validó un método de detección para el clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4).
- (13) El Comité establecido con arreglo al artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2001/18/CE no emitió un dictamen en el plazo fijado por su Presidente. Se consideró que era necesario un acto de ejecución y el Presidente presentó el proyecto de acto de ejecución al Comité de Apelación para una nueva deliberación. El Comité de Apelación no emitió dictamen.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

#### Autorización

1. La autoridad competente de los Países Bajos autorizará por escrito la comercialización del clavel modificado genéticamente (*Dianthus caryophyllus* L., línea SHD-27531-4) notificada por Suntory Holdings Limited, Osaka, Japón (Referencia C/NL/13/01) y definida en el artículo 2.
2. La autorización se comunicará por escrito y especificará explícitamente los requisitos establecidos en los artículos 3 y 4, y el identificador único establecido en el artículo 2, apartado 2.
3. La autorización se limitará a la comercialización de flores cortadas del clavel modificado genéticamente como producto.

<sup>(1)</sup> Comisión técnica sobre OMG (organismos modificados genéticamente) de la EFSA, 2015. Scientific Opinion on a Part C notification (reference C/NL/13/01) from Suntory Holdings Limited for the import, distribution and retailing of carnation SHD-27531-4 cut flowers with modified petal colour for ornamental use [Dictamen científico sobre la notificación con arreglo a la parte C (referencia C/NL/13/01) por parte de Suntory Holdings Limited para la importación, distribución y venta al por menor de flores cortadas del clavel SHD-27531-4 con color de pétalos modificado para uso ornamental]. *EFSA Journal* 2015;13(12):4358, 19 pp. doi:10.2903/j.efsa.2015.4358.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 1830/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2003, relativo a la trazabilidad y al etiquetado de organismos modificados genéticamente y a la trazabilidad de los alimentos y piensos producidos a partir de estos, y por el que se modifica la Directiva 2001/18/CE (DO L 268 de 18.10.2003, p. 24).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n.º 65/2004 de la Comisión, de 14 de enero de 2004, por el que se establece un sistema de creación y asignación de identificadores únicos a los organismos modificados genéticamente (DO L 10 de 16.1.2004, p. 5).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n.º 1829/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2003, sobre alimentos y piensos modificados genéticamente (DO L 268 de 18.10.2003, p. 1).



4. La autorización cubrirá la progenie de reproducción vegetativa del clavel modificado genéticamente.
5. El período de validez de la autorización será de diez años a partir de su fecha de expedición.

#### Artículo 2

##### Producto

1. El organismo modificado genéticamente que se podrá comercializar es un clavel (*Dianthus caryophyllus* L.) con el color de la flor modificado, derivado de un cultivo celular de *Dianthus caryophyllus* L. y transformado con *Agrobacterium tumefaciens*, cepa AGL0, utilizando el vector pCGP1991, cuyo resultado es la línea SHD-27531-4.

El clavel modificado genéticamente contiene el siguiente ADN en tres casetes:

a) Casete 1

El gen *dfp* de petunia que codifica dihidroflavonol-4-reductasa (DFR), una enzima clave en la vía biosintética de la antocianina, incluidos su propios promotor y finalizador.

b) Casete 2

La secuencia promotora del gen de una chalcona-sintasa de bocas de dragón (*f3'5'h*) de ADNc de *Viola hortensis*, que codifica la flavonoide-3'5'-hidroxilasa (*F3'5'H*), una enzima clave en la vía biosintética de la antocianina, y el finalizador del gen de petunia *D8* que codifica un homólogo de la proteína de transferencia de fosfolípidos.

Estos dos casetes se han insertado en el genoma vegetal para obtener el color deseado de la flor.

c) Casete 3

El promotor 35S del virus del mosaico de la coliflor, región 5' no traducida del gen de petunia que codifica la proteína aglutinante de la clorofila a/b, el gen *SuRB* (*als*) que codifica una acetolactato-sintasa (ALS) mutante, derivado de *Nicotiana tabacum*, incluido su finalizador, y que confiere tolerancia a la sulfonilurea. Este rasgo se utilizó como marcador al seleccionar células transformadas.

2. El identificador único del clavel modificado genéticamente será SHD-27531-4.

#### Artículo 3

##### Condiciones de comercialización

El clavel modificado genéticamente se podrá comercializar de acuerdo con los siguientes requisitos:

- a) el clavel modificado genéticamente solo podrá utilizarse para fines ornamentales;
- b) no estará permitido el cultivo del clavel modificado genéticamente;
- c) no obstante los requisitos de confidencialidad del artículo 25 de la Directiva 2001/18/CE, el método de detección e identificación del clavel modificado genéticamente, junto con los datos experimentales que demuestren el carácter específico del método, validado por el laboratorio de referencia de la UE, se hará público en <http://gmo-crl.jrc.ec.europa.eu/valid-2001-18.htm>;
- d) no obstante los requisitos de confidencialidad del artículo 25 de la Directiva 2001/18/CE, el titular de la autorización, siempre que se le solicite, deberá poner a disposición de las autoridades competentes y de los servicios de inspección de los Estados miembros, así como de los laboratorios de control de la UE, muestras de control positivas y negativas del producto, de su material genético o de materiales de referencia;
- e) los textos «Este producto es un organismo modificado genéticamente» o «Este producto es un clavel modificado genéticamente» y «No destinado al consumo humano o animal ni al cultivo» figurarán en una etiqueta o en un documento adjunto a los claveles modificados genéticamente.

*Artículo 4***Seguimiento**

1. Durante el período de validez de la autorización, su titular deberá asegurarse de que se establezca y aplique el plan de seguimiento contenido en la notificación y consistente en un plan general de vigilancia para comprobar cualquier efecto adverso para la salud humana o el medio ambiente derivado de la manipulación o el uso del clavel modificado genéticamente.

El plan de seguimiento puede consultarse en [enlace: plan publicado en internet].

2. El titular de la autorización informará directamente a los operadores y usuarios acerca de la seguridad y las características generales del clavel modificado genéticamente y de las condiciones en materia de seguimiento, lo cual incluye las medidas oportunas de gestión que habrán de adoptarse en caso de cultivo accidental.

3. El titular de la autorización presentará ante la Comisión y las autoridades competentes de los Estados miembros informes anuales sobre los resultados de las actividades de seguimiento.

4. El titular de la autorización deberá poder suministrar a la Comisión y a las autoridades competentes de los Estados miembros pruebas de que:

- a) las redes de seguimiento existentes, incluidas las redes de control botánico y los servicios fitosanitarios nacionales, conforme a lo especificado en el plan de seguimiento contenido en la notificación, recaban la información relacionada con el seguimiento del clavel modificado genéticamente, y
- b) dichas redes han acordado poner a disposición del titular de la autorización esa información antes de la fecha de presentación a la Comisión y a las autoridades competentes de los Estados miembros de los informes de seguimiento a los que se refiere el apartado 3.

*Artículo 5***Destinatario**

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el 22 de noviembre de 2016.

*Por la Comisión*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Miembro de la Comisión*

---

## III

(Otros actos)

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

### DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

N.º 216/14/COL

de 28 de mayo de 2014

**por la que se modifican por nonagésimo sexta vez las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la adopción de nuevas Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas [2016/2051]**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC (en lo sucesivo, «el Órgano»),

VISTO el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo EEE»), y en particular sus artículos 61 a 63 y su Protocolo 26,

VISTO el Acuerdo entre los Estados de la AELC por el que se instituyen un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia (en lo sucesivo denominado «Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción»), y en particular su artículo 5, apartado 2, letra b), y su artículo 24 y el artículo 1 de la parte I de su Protocolo 3,

Considerando lo siguiente:

De conformidad con el artículo 24 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano velará por el cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo EEE relativas a las ayudas estatales.

De conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra b), del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC publicará notificaciones o impartirá directrices sobre asuntos regulados por el Acuerdo EEE si este Acuerdo o el Órgano de Vigilancia y Jurisdicción expresamente así lo establecen o si el propio Órgano lo considera necesario.

El 4 de abril de 2014, la Comisión Europea publicó una «Comunicación de la Comisión-Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas» <sup>(1)</sup>. Las Directrices establecen las condiciones en las que la financiación pública de los aeropuertos y compañías aéreas puede constituir ayuda estatal y, en ese caso, las condiciones de compatibilidad. Se aplican a partir del 4 de abril de 2014 y sustituyen a las Directrices de aviación de 1994 y 2005 <sup>(2)</sup> a partir de esa fecha.

Estas Directrices son de interés para el Espacio Económico Europeo.

Debe garantizarse la aplicación uniforme de las normas de los Estados del EEE relativas a ayudas estatales en todo el Espacio Económico Europeo de acuerdo con el objetivo de homogeneidad establecido en el artículo 1 del Acuerdo EEE.

De conformidad con el punto II del epígrafe «GENERAL» del anexo XV del Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia, previa consulta a la Comisión Europea, ha de adoptar nuevas directrices que correspondan a las adoptadas por la Comisión Europea.

Las nuevas Directrices sustituirán a las actuales sobre financiación de aeropuertos y ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales <sup>(3)</sup>,

HABIENDO consultado a la Comisión Europea,

HABIENDO consultado al respecto a los Estados de la AELC mediante carta de fecha 12 de mayo de 2014,

<sup>(1)</sup> DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

<sup>(2)</sup> Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del acuerdo EEE a las ayudas estatales en el sector de la aviación (DO C 350 de 10.12.1994, p. 5); y Comunicación de la Comisión — 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>(3)</sup> Financiación de aeropuertos y ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO L 62 de 6.3.2008, p. 30, y Suplemento EEE n.º 12 de 6.3.2008, p. 3).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Las Directrices sobre ayudas estatales se modificarán introduciendo nuevas Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas. Las nuevas Directrices se adjuntan a la presente Decisión y forma parte integrante de la misma.

*Artículo 2*

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 28 de mayo de 2014.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Oda Helen SLETNES

*Presidenta*

Frank BÜCHEL

*Miembro del Colegio*

—

## ANEXO

**DIRECTRICES SOBRE AYUDAS ESTATALES A AEROPUERTOS Y COMPAÑÍAS AÉREAS**

## ÍNDICE

1. Introducción: política de ayudas estatales en el sector de la aviación
2. Ámbito de aplicación y definiciones
  - 2.1. Ámbito de aplicación
  - 2.2. Definiciones
3. Presencia de ayuda estatal a tenor del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE
  - 3.1. Concepto de empresa y de actividad económica
  - 3.2. Uso de recursos estatales e imputabilidad al Estado
  - 3.3. Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio
  - 3.4. Financiación pública de los aeropuertos y aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado
  - 3.5. Relaciones financieras entre aeropuertos y compañías aéreas
    - 3.5.1. Comparación con el precio de mercado
    - 3.5.2. Análisis previo de rentabilidad
4. Financiación pública de los servicios de interés económico general
  - 4.1. Definición de servicio de interés económico general en los sectores de los aeropuertos y el transporte aéreo
  - 4.2. Compatibilidad de la ayuda en forma de compensación por servicio público
5. Compatibilidad de la ayuda con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE
  - 5.1. Ayudas a los aeropuertos
    - 5.1.1. Ayudas a la inversión otorgadas a aeropuertos
    - 5.1.2. Ayudas de funcionamiento a los aeropuertos
  - 5.2. Ayuda de puesta en marcha otorgada a compañías aéreas
6. Ayudas de carácter social con arreglo al artículo 61, apartado 2, letra a), del Acuerdo EEE
7. Acumulación
8. Disposiciones finales
  - 8.1. Informes anuales
  - 8.2. Transparencia
  - 8.3. Supervisión
  - 8.4. Evaluación
  - 8.5. Medidas apropiadas
  - 8.6. Aplicación
  - 8.7. Revisión

## 1. INTRODUCCIÓN: POLÍTICA DE AYUDAS ESTATALES EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN

1. Al unir a personas y regiones, el transporte aéreo desempeña un papel fundamental en la integración y la competitividad del Espacio Económico Europeo, así como en su interacción con el mundo. El transporte aéreo contribuye significativamente a la economía de la Unión, con más de 15 millones de movimientos comerciales y 822 millones de pasajeros transportados anualmente desde aeropuertos de la Unión y hacia ellos en 2011, 150 compañías aéreas de vuelos regulares, una red de más de 460 aeropuertos y 60 prestadores de servicios de navegación aérea <sup>(1)</sup>. La Unión ocupa una posición de centro mundial de la aviación, lo que supone que las compañías aéreas y los aeropuertos contribuyen cada año por sí solos con más de 140 000 millones EUR al producto interior bruto de la Unión. El sector de la aviación da empleo aproximadamente a 2,3 millones de personas en la Unión <sup>(2)</sup>.
2. La Estrategia Europa 2020 <sup>(3)</sup> pone de relieve la importancia de la infraestructura de transportes como parte de la estrategia de crecimiento sostenible de la Unión para el próximo decenio. En particular, la Comisión ha puesto de relieve en su libro blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único de transporte» <sup>(4)</sup> que la internalización de externalidades, la eliminación de subvenciones injustificadas y el ejercicio de una competencia libre y sin falseamiento son parte esencial de la armonización de las opciones del mercado con las necesidades de la sostenibilidad. La susodicha «Hoja de ruta» también resalta la importancia de un uso eficiente de los recursos. En la práctica, el transporte debe utilizar una energía más limpia y en menor cantidad, explotar mejor una infraestructura moderna y reducir su impacto negativo sobre el medio ambiente, especialmente en lo que respecta a recursos naturales clave como el agua, la tierra y los ecosistemas.
3. La paulatina realización del mercado interior ha llevado a eliminar todas las restricciones comerciales a las compañías aéreas que vuelan en el EEE, tales como las limitaciones en determinadas rutas o el número de vuelos y la fijación de tarifas. Desde la liberalización del transporte aéreo en 1997 <sup>(5)</sup>, el sector se ha expandido como nunca, contribuyendo al crecimiento económico y a la creación de empleo. Esto también ha permitido la aparición de compañías de bajo coste, con un modelo nuevo de gestión basado en un corto lapso de inmovilización del avión en tierra entre vuelos y un uso de la flota muy eficiente. Esta evolución ha generado un fuerte aumento del tráfico, y el de bajo coste lo ha hecho a un ritmo acelerado desde 2005. En 2012, y por primera vez, la cuota de mercado de las compañías de bajo coste (44,8 %) superó a la de las compañías tradicionales (42,4 %). Esta tendencia continuó en 2013 (45,94 % y 40,42 %, respectivamente).
4. Aunque los aeropuertos del EEE siguen siendo predominantemente de titularidad y gestión públicas <sup>(6)</sup>, están experimentando un aumento de la participación de empresas privadas. En el último decenio se han creado nuevos mercados a través de la privatización parcial de algunos aeropuertos, así como de la competencia por la gestión de los aeropuertos de propiedad pública, incluidos los regionales.
5. Los aeropuertos de menor tamaño tienen la mayor proporción de propiedad pública <sup>(7)</sup> y a menudo financian sus operaciones con ayudas públicas. Los precios que aplican dichos aeropuertos tienden a no estar determinados por consideraciones relacionadas con el mercado, en particular por unas sólidas perspectivas de rentabilidad previas, sino esencialmente por consideraciones de tipo local o regional. En las actuales circunstancias del

<sup>(1)</sup> Fuentes: Eurostat, Asociación de Compañías Aéreas Europeas, Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

<sup>(2)</sup> Estudio sobre los efectos de la introducción del mercado común de la aviación de la UE en el empleo y las condiciones laborales en el sector del transporte aéreo en el período 1997-2010. Steer Davies Gleave para la Comisión Europea, DG MOVE, informe final de agosto de 2012.

<sup>(3)</sup> Comunicación de la Comisión, de 3 de marzo de 2010, «Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» COM(2010) 2020 final de 3 de marzo de 2010.

<sup>(4)</sup> Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144.

<sup>(5)</sup> Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240 de 24.8.1992, p. 1), incorporado en el punto 66b del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 7/94 de 21 de marzo de 1994 (DO L 160 de 28.6.1994, p. 1, y Suplemento EEE n.º 17, 28.6.1994, p. 1); Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240 de 24.8.1992, p. 8), incorporado en el punto 64a del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 7/94 de 21 de marzo de 1994 (DO L 160 de 28.6.1994, p. 1, y Suplemento EEE n.º 17 de 28.6.1994, p. 1); y Reglamento (CEE) n.º 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos (DO L 240 de 24.8.1992, p. 15), incorporado en el punto 65 del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 7/94 de 21 de marzo de 1994 (DO L 160 de 28.6.1994, p. 1, y Suplemento EEE n.º 17 de 28.6.1994, p. 1).

<sup>(6)</sup> Según el Airport Council International Europe, el 77 % de los aeropuertos eran de propiedad totalmente pública en 2010, mientras que el 9 % eran de propiedad totalmente privada (véase Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010 — La propiedad de los aeropuertos de Europa en 2010).

<sup>(7)</sup> Esto se demuestra por el hecho de que aunque en 2010 los aeropuertos de propiedad pública suponían el 77 % del total de aeropuertos, solo representaban un 52 % del tráfico total de pasajeros.

mercado, las perspectivas de rentabilidad de los aeropuertos explotados desde una óptica comercial siguen también dependiendo <sup>(8)</sup> en gran medida del caudal de tráfico, y los que registran un nivel inferior a 1 millón de pasajeros anuales suelen tener dificultades para cubrir sus gastos de funcionamiento. En consecuencia, la gran mayoría de los aeropuertos regionales son subvencionados de forma recurrente por las autoridades públicas.

6. Algunas regiones todavía sufren de una escasa accesibilidad desde el resto del EEE y los principales centros de distribución de tráfico aéreo se enfrentan a un aumento de los niveles de congestión <sup>(9)</sup>. Al mismo tiempo, la densidad de los aeropuertos regionales en algunas zonas del EEE ha ocasionado un importante exceso de capacidad de la infraestructura aeroportuaria con relación a la demanda de pasajeros y a las necesidades de las compañías aéreas.
7. El sistema de tarificación de la mayoría de los aeropuertos del EEE se ha concebido tradicionalmente como un régimen de tasas aeroportuarias basadas en el número de pasajeros y el peso de la aeronave <sup>(10)</sup> y que se publica. Sin embargo, la evolución del mercado y la estrecha cooperación entre aeropuertos y compañías aéreas han ampliado el abanico a una amplia variedad de prácticas comerciales, como los contratos a largo plazo con tarifas diferenciadas y, a veces, al pago por los aeropuertos o las autoridades locales de importantes incentivos y ayudas a la comercialización en favor de las compañías aéreas. En particular, fondos públicos destinados a apoyar operaciones aeroportuarias podrían haber sido canalizados hacia las compañías aéreas con el fin de atraer más tráfico comercial, falseando con ello los mercados del transporte aéreo <sup>(11)</sup>.
8. En su Comunicación sobre la modernización de las ayudas estatales <sup>(12)</sup>, la Comisión observa que la política de ayudas estatales debe centrarse en facilitar ayuda bien diseñada destinada a cubrir deficiencias del mercado y objetivos de interés común de la Unión y en evitar el derroche de recursos públicos. Por supuesto, las ayudas estatales pueden, en determinadas condiciones, corregir deficiencias del mercado, contribuyendo así a su correcto funcionamiento e incrementando la competitividad. Además, cuando los mercados ofrecen resultados eficientes, pero considerados insatisfactorios desde el punto de vista de la política de cohesión, las ayudas estatales pueden utilizarse para conseguir un resultado más equitativo y conveniente. Sin embargo, las ayudas estatales pueden tener efectos negativos, como el falseamiento de la competencia entre empresas, y afectar al comercio entre Estados miembros de forma contraria a los intereses comunes del EEE. Por tanto, el control de las ayudas estatales en los sectores aeroportuario y del transporte aéreo debe promover el uso apropiado de los recursos públicos en políticas orientadas al crecimiento, limitando al mismo tiempo el falseamiento de la competencia que pueda perjudicar a la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular al evitar la duplicación de aeropuertos no rentables en la misma zona de influencia y la generación de un exceso de capacidad.
9. La aplicación de las normas sobre ayudas estatales a los sectores aeroportuario y del transporte aéreo forma parte de los esfuerzos del Órgano para mejorar la competitividad y el potencial de crecimiento de ambos sectores del EEE <sup>(13)</sup>. La igualdad de condiciones entre las compañías aéreas y los aeropuertos del EEE es de vital importancia para la consecución de estos objetivos y para el Acuerdo EEE en su conjunto. Al mismo tiempo, los aeropuertos regionales pueden desempeñar un papel importante en el desarrollo local y en la accesibilidad de determinadas regiones, en particular en el contexto de las previsiones positivas sobre el tráfico aéreo en el EEE.
10. Como parte del plan general para crear un espacio aéreo único del EEE y teniendo en cuenta la evolución del mercado, el Órgano adoptó en 2005 las Directrices sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales <sup>(14)</sup> («Directrices de

<sup>(8)</sup> Como puso de manifiesto en el año 2002 el «Study on Competition between airports and the application of State aid rules» (Estudio sobre la competencia entre aeropuertos y aplicación de las normas sobre ayudas estatales) — Universidad de Cranfield, junio de 2002, confirmado posteriormente por informes sectoriales.

<sup>(9)</sup> Para 2030 se prevé que 13 aeropuertos de la Unión operarán a plena capacidad 8 horas al día todos los días del año; en 2007 tan solo 5 operaban con esa capacidad o se aproximaban a ella permanentemente (véase la Comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Política aeroportuaria de la Unión Europea -resolver los problemas de capacidad y de calidad para promover el crecimiento, la conectividad y la movilidad sostenible», de 1 de diciembre de 2011, COM(2011) 823; «Comunicación sobre la política aeroportuaria de la Unión Europea»).

<sup>(10)</sup> Como demuestra la política de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre las tasas aeroportuarias y los servicios de navegación (doc. 9082), documento revisado por última vez en abril de 2012.

<sup>(11)</sup> En especial, cuando la ayuda se determina sobre la base de cálculos *a posteriori* (cubriendo cualquier déficit que pudiera producirse), los aeropuertos pueden no estar muy motivados para contener sus costes y cobrar tasas de un nivel suficiente para cubrir dichos costes.

<sup>(12)</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la modernización de las ayudas estatales en la UE, (SAM), COM(2012) 209 final.

<sup>(13)</sup> Véase la Comunicación de 2011 sobre la política aeroportuaria de la Unión Europea.

<sup>(14)</sup> Financiación de aeropuertos y ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO L 62 de 6.3.2008, p. 30, y Suplemento EEE n.º 12 de 6.3.2008, p. 3).

aviación de 2005»). Esas Directrices especificaban en qué condiciones podían declararse compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE determinadas categorías de ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas. Dichas Directrices completaban las Directrices de aviación de 1994 <sup>(13)</sup>, que contenían principalmente disposiciones relacionadas con la reestructuración y ayudas sociales a las compañías de bandera en beneficio de los ciudadanos del EEE.

11. Las presentes Directrices tienen en cuenta la nueva situación económica y jurídica relacionada con la financiación pública de aeropuertos y compañías aéreas y especifican las condiciones en que dicha financiación pública puede constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE y, cuando constituye ayuda estatal, en qué condiciones puede declararse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c). La evaluación del Órgano se basa en su experiencia y práctica de toma de decisiones, así como en su análisis de las actuales condiciones de mercado en los sectores aeroportuario y del transporte aéreo; por consiguiente, no afecta a su enfoque relativo a otras infraestructuras o sectores. En particular, el Órgano considera que el mero hecho de que un gestor aeroportuario reciba o haya recibido ayuda estatal no implica automáticamente que sus compañías aéreas clientes también sean beneficiarias de la ayuda. Si las condiciones ofrecidas a una compañía aérea en un aeropuerto determinado las hubiera ofrecido un gestor aeroportuario con ánimo de lucro, no podría considerarse que la compañía aérea recibe una ventaja a efectos de las normas sobre ayudas estatales.
12. Cuando el apoyo público constituye una ayuda estatal, el Órgano considera que, en determinadas condiciones, pueden justificarse ciertas categorías de ayudas a los aeropuertos regionales y a las compañías aéreas que utilizan dichos aeropuertos, en particular para desarrollar nuevos servicios y contribuir a la accesibilidad local y al desarrollo económico. Sin embargo, deben tomarse en consideración los falseamientos de la competencia en todos los mercados afectados y solo puede aceptarse la ayuda estatal que sea proporcionada y necesaria para contribuir a un objetivo de interés común.
13. En este contexto, hay que destacar que la ayuda de funcionamiento constituye, en principio, una forma de ayuda que falsea gravemente la competencia y solo puede autorizarse en circunstancias excepcionales. El Órgano considera que los aeropuertos y las compañías aéreas deben asumir en principio sus gastos de funcionamiento. No obstante, la transición gradual hacia una nueva realidad del mercado, según lo descrito en los puntos 3 a 7, explica que los aeropuertos regionales hayan recibido ayudas de funcionamiento generalizadas, otorgadas por las autoridades públicas antes de la adopción de las presentes Directrices. En este contexto, durante un período transitorio, y con el fin de permitir al sector de la aviación adaptarse a la nueva situación del mercado, podrían justificarse algunas categorías de ayudas de funcionamiento a los aeropuertos en determinadas condiciones. Según se explica en el punto 5, en las actuales circunstancias del mercado, los datos disponibles y el consenso del sector apuntan a un vínculo entre la situación financiera de un aeropuerto y sus niveles de tráfico, siendo normalmente las necesidades de financiación proporcionalmente superiores para los aeropuertos de menor tamaño. A la luz de su contribución al desarrollo económico y a la cohesión territorial en el EEE, debe darse tiempo a los gestores de los aeropuertos regionales más pequeños para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado, por ejemplo aumentando progresivamente las tasas aeroportuarias a las compañías aéreas, introduciendo medidas de racionalización, diferenciando sus modelos de negocio o atrayendo nuevas compañías aéreas y clientes para colmar su capacidad no utilizada.
14. Al final del período transitorio, deberán dejar de otorgarse ayudas de funcionamiento a los aeropuertos, que deberán financiar sus operaciones con cargo a sus recursos propios. Aunque los aeropuertos pequeños podrían seguir recibiendo pagos con el fin de compensar los gastos no cubiertos derivados de la prestación de servicios de interés económico general o para permitir la conectividad de todas las regiones con necesidades especiales, los cambios en el mercado estimulados por dichas Directrices deberían permitir cubrir en mayor medida las pérdidas operativas, como en cualquier otro sector.
15. El desarrollo de nuevo tráfico aéreo debe, en principio, basarse en un estudio de rentabilidad bien fundamentado. No obstante, sin incentivos adecuados, las compañías aéreas no siempre están dispuestas a correr el riesgo de abrir nuevas rutas desde pequeños aeropuertos con respecto a los cuales se carece de experiencia. Por ello, y bajo ciertas condiciones, podrían otorgarse ayudas de puesta en marcha a compañías aéreas incluso después del período transitorio, si ello les ofrece los incentivos necesarios para crear nuevas rutas desde aeropuertos regionales, incrementa la movilidad de los ciudadanos del EEE al establecer puntos de acceso para los vuelos en el EEE y estimula el desarrollo regional. Puesto que las regiones periféricas se ven penalizadas por su mala accesibilidad, la ayuda de puesta en marcha para rutas desde dichas regiones queda sujeta a unos criterios de compatibilidad más flexibles.

<sup>(13)</sup> El capítulo de las Directrices del Órgano de Vigilancia de la AELC sobre ayuda al sector de la aviación (DO L 124 de 23.5.1996, p. 41, y Suplemento EEE n.º 23 de 23.5.1996, p. 83) se refiere a las Directrices comunitarias sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales en el sector de la aviación y establece que el Órgano aplicará criterios correspondientes a los que figuran en las Directrices de la Comisión.



16. Así pues, la asignación de capacidad aeroportuaria a las compañías aéreas debería aumentar progresivamente su eficacia (es decir, orientarse a la demanda), y la necesidad de financiación pública de los aeropuertos debería disminuir a medida que se generaliza la inversión privada. Si puede establecerse una verdadera necesidad de transporte y externalidades positivas para una región, las ayudas a la inversión para los aeropuertos deberían, no obstante, seguir siendo aceptadas después del período transitorio, garantizando unas intensidades máximas de ayuda en condiciones equitativas en todo el EEE.
17. En este contexto, las presentes Directrices introducen un nuevo enfoque para evaluar la compatibilidad de la ayuda a los aeropuertos:
  - a) Mientras que las Directrices de aviación de 2005 dejaron abierta la cuestión de las ayudas a la inversión, las presentes Directrices revisadas definen las intensidades máximas de ayuda permitidas en función del tamaño del aeropuerto.
  - b) No obstante, en el caso de los grandes aeropuertos con un volumen superior a 5 millones de pasajeros anuales, las ayudas a la inversión no serán, en principio, compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), salvo en circunstancias muy excepcionales, como el traslado de un aeropuerto existente, en las que la necesidad de que el Estado intervenga se caracteriza por una clara deficiencia del mercado, teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales, la magnitud de la inversión y el escaso falseamiento de la competencia.
  - c) Las intensidades máximas de ayuda permitidas para la ayuda de inversión se incrementan hasta un 20 % para aeropuertos situados en regiones remotas.
  - d) Durante un período transitorio de 10 años, las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos regionales podrán ser declaradas compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE en virtud del artículo 61, apartado 3, letra c); sin embargo, con respecto a los aeropuertos con un tráfico inferior a 700 000 pasajeros anuales, el Órgano reevaluará, tras un período de 4 años, las perspectivas de rentabilidad de esta categoría de aeropuertos con el fin de evaluar si deberían establecerse normas especiales para apreciar la compatibilidad con el Acuerdo EEE de la ayuda de funcionamiento en favor de dichos aeropuertos.
18. Además, las condiciones de compatibilidad de las ayudas de puesta en marcha a las compañías aéreas se han racionalizado y adaptado a la reciente evolución de los mercados.
19. El Órgano aplicará un enfoque equilibrado, neutral con respecto a los distintos modelos de negocio de los aeropuertos y las compañías aéreas y que tenga en cuenta las perspectivas de crecimiento del tráfico aéreo, la necesidad de desarrollo regional y la accesibilidad y la contribución positiva del modelo de compañías de bajo coste para el desarrollo de algunos aeropuertos regionales. Pero, al mismo tiempo, un avance progresivo hacia un enfoque orientado al mercado es sin duda pertinente; excepto en casos debidamente justificados y limitados, los aeropuertos deben ser capaces de cubrir sus costes de funcionamiento y cualquier inversión pública debería utilizarse para financiar la construcción de aeropuertos viables que cubran las demandas de las compañías aéreas y los pasajeros; debe evitarse el falseamiento de la competencia entre aeropuertos y entre compañías aéreas, así como la duplicación de aeropuertos no rentables. Este enfoque equilibrado tiene que ser transparente, fácil de entender y sencillo de aplicar.
20. Las presentes Directrices se entienden sin perjuicio del deber de los Estados de la AELC de respetar el Derecho del EEE. En especial, con el fin de evitar que la inversión produzca daños al medio ambiente, los Estados de la AELC deberán también garantizar el respeto de la legislación medioambiental, incluyendo la necesidad de efectuar una evaluación del impacto medioambiental cuando sea apropiado y de contar con todos los permisos necesarios.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

### 2.1. **Ámbito de aplicación**

21. Los principios establecidos en las presentes Directrices son aplicables a las ayudas estatales a los aeropuertos y a las compañías aéreas <sup>(16)</sup>. Se aplicarán de conformidad con el Acuerdo EEE y el Derecho derivado adoptado de conformidad con el Acuerdo EEE así como con otras directrices del EEE sobre ayudas estatales <sup>(17)</sup>.
22. Algunos aeropuertos y compañías aéreas están especializados en el transporte de mercancías. El Órgano no cuenta todavía con suficiente experiencia en la evaluación de la compatibilidad de la ayuda a los aeropuertos y las compañías aéreas especializados en el transporte de mercancías para resumir su práctica en forma de criterios específicos de compatibilidad. Para estas categorías de empresas, el Órgano aplicará los principios comunes de compatibilidad establecidos en la sección 5 mediante un análisis de cada caso concreto.
23. El Órgano no aplicará los principios establecidos en las Directrices sobre ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 <sup>(18)</sup> y para el período 2014-2020 <sup>(19)</sup> o cualesquiera futuras directrices sobre ayudas regionales a las ayudas estatales otorgadas a infraestructuras aeroportuarias.
24. Las presentes Directrices sustituyen a las Directrices de aviación de 1994 y de 2005.

### 2.2. **Definiciones**

25. A efectos de las presentes Directrices, se entenderá por:
  - 1) «Ayuda»: cualquier medida que cumpla todos los criterios establecidos en el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.
  - 2) «Intensidad de ayuda»: importe total de la ayuda expresada como porcentaje de los costes subvencionables; ambas cifras se entenderán expresadas como valor actualizado neto en el momento de concesión de la ayuda y sin deducción de impuestos u otras cargas.
  - 3) «Compañía aérea»: compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro o por un Estado de la Zona Europea Común de Aviación en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(20)</sup>.
  - 4) «Tasa aeroportuaria»: todo precio o exacción percibido en favor del aeropuerto y a cargo de los usuarios del aeropuerto, abonado por el uso de las instalaciones y los servicios prestados exclusivamente por el aeropuerto y relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y el estacionamiento de aeronaves, así como con el tratamiento de los pasajeros y las mercancías, incluidos los gravámenes o tasas abonados por servicios de asistencia en tierra y por la utilización de infraestructura centralizada de asistencia en tierra.

<sup>(16)</sup> Los principios establecidos en las presentes Directrices no serán aplicables a las ayudas a la prestación de servicios de asistencia en tierra, independientemente de que sean prestados por el propio aeropuerto, por una compañía aérea o por un prestador de dichos servicios a terceras partes; esta ayuda será evaluada sobre la base de las normas generales aplicables. Con arreglo a la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36), incorporada en el punto 64c del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 79/2000 de 2 de octubre de 2000 (DO L 315 de 14.12.2000, p. 20, y Suplemento EEE n.º 59 de 14.12.2000, p. 18), o a cualquier otra legislación posterior sobre el acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos del EEE, los aeropuertos que prestan asistencia en tierra deben llevar por separado la contabilidad de sus actividades de asistencia en tierra y de sus otras actividades. Además, el aeropuerto no deberá subvencionar sus actividades de asistencia en tierra con ingresos derivados de sus otras actividades. Las presentes Directrices tampoco se aplican a empresas que, aunque operen en un aeropuerto, se dediquen a actividades no aeronáuticas.

<sup>(17)</sup> En especial, pero no exclusivamente, el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3), incorporado en el punto 64a del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 90/2011 de 19 de julio de 2011 (DO L 262 de 6.10.2011, p. 62, y Suplemento EEE n.º 54 de 6.10.2011, p. 78), la Directiva 96/67/CE, la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11), incorporada en el punto 65a del anexo XIII del Acuerdo EEE mediante la Decisión del Comité Mixto n.º 64/2012 de 30 de marzo de 2012 (DO L 207 de 2.8.2012, p. 44, y Suplemento EEE n.º 43 de 2.8.2012, p. 54); y cualquier otra legislación posterior relativa a tasas aeroportuarias.

<sup>(18)</sup> Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 (DO L 54 de 28.2.2008, p. 1, y Suplemento EEE n.º 11 de 28.2.2008, p. 1).

<sup>(19)</sup> Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para 2014-2020 (todavía no incorporadas al Acuerdo EEE).

<sup>(20)</sup> Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- 5) «Infraestructura aeroportuaria»: infraestructura y equipamientos destinados a la prestación de servicios aeroportuarios por el aeropuerto a compañías aéreas y a los diversos prestadores de servicios; en ella se incluyen pistas, terminales, plataformas, pistas de rodadura, infraestructura centralizada de asistencia en tierra y cualesquiera otras instalaciones destinadas a apoyar directamente los servicios aeroportuarios, aunque excluyendo la infraestructura y los equipos necesarios en primera instancia para el desarrollo de actividades no aeronáuticas, como aparcamientos para automóviles, tiendas y restaurantes.
- 6) «Aeropuerto»: entidad o grupo de entidades que ejercen la actividad económica de prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas.
- 7) «Ingresos del aeropuerto»: ingresos procedentes de las tasas aeroportuarias, netos del apoyo a la comercialización o de cualquier incentivo ofrecido por el aeropuerto a las compañías aéreas, teniendo en cuenta los ingresos procedentes de actividades no aeronáuticas (sin ningún tipo de apoyo público), con exclusión de cualquier ayuda pública; y compensación por tareas que sean competencia de los poderes públicos, o servicios de interés económico general.
- 8) «Servicios aeroportuarios»: servicios prestados a las compañías aéreas por un aeropuerto o por cualquiera de sus filiales con objeto de gestionar el movimiento de las aeronaves desde el aterrizaje hasta el despegue, así como de los pasajeros y de las mercancías, con el fin de que las compañías aéreas puedan prestar servicios de transporte aéreo, incluida la prestación de servicios de asistencia en tierra y de infraestructura centralizada de asistencia en tierra.
- 9) «Tráfico medio anual de pasajeros»: cifra determinada sobre la base del tráfico de pasajeros, tanto entrante como saliente, durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique la ayuda, o a aquel en que se otorgue en el caso de las ayudas no notificadas.
- 10) «Costes de capital»: depreciación de los costes de inversión subvencionables en infraestructuras y equipamientos aeroportuarios, incluidos los costes de financiación subyacentes.
- 11) «Déficit de financiación de los costes de capital»: valor actualizado neto de la diferencia entre los flujos de caja positivos y negativos (incluidos los costes de inversión) durante la duración de la inversión en activos fijos.
- 12) «Zona de influencia de un aeropuerto»: representa las fronteras de un mercado geográfico y se establece normalmente en torno a los 100 kilómetros o los 60 minutos de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad; no obstante, la zona de influencia de un aeropuerto determinado podrá ser diferente y habrá de tener en cuenta la especificidad de cada aeropuerto. El tamaño y la forma de la zona de influencia varían de un aeropuerto a otro y dependen de diversas características del aeropuerto, como su modelo de negocio, su ubicación y los destinos con los que opera.
- 13) «Costes de financiación»: costes relacionados con la deuda y la financiación de los costes subvencionables de la inversión; en otras palabras, los costes de financiación tienen en cuenta la proporción del total de la remuneración de intereses y capital propio que corresponde a la financiación de los costes subvencionables de la inversión, excluyendo la financiación del capital de explotación, las inversiones en actividades no aeronáuticas u otros proyectos de inversión.
- 14) «Fecha de concesión de la ayuda»: fecha en que el Estado miembro adoptó un compromiso jurídicamente vinculante de otorgar la ayuda que puede ser alegado ante los tribunales nacionales.
- 15) «Costes de inversión subvencionables»: costes relativos a inversiones en las infraestructuras de un aeropuerto, incluidos los gastos de planificación, pero excluyendo los costes de las actividades no aeronáuticas, los costes de inversión en infraestructuras y equipamientos para los servicios de asistencia en tierra, los costes ordinarios de mantenimiento y los costes correspondientes a tareas que sean competencia de las autoridades públicas.
- 16) «Servicios de asistencia en tierra»: servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos, tal como se describen en el anexo de la Directiva 96/67/CE y en cualquier legislación posterior relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos.
- 17) «Tren de alta velocidad»: tren capaz de alcanzar velocidades superiores a 200 km/h.
- 18) «Ayuda a la inversión»: ayuda para financiar activos fijos, en concreto para cubrir el déficit de financiación de los costes de capital.

- 19) «Valor actualizado neto»: diferencia entre los valores positivos y negativos de los flujos de caja durante el período de vida útil de la inversión, actualizada a su valor actual utilizando el coste de capital, es decir, el tipo normal de rendimiento del capital aplicado por la empresa en otros proyectos de inversión de naturaleza similar o, en caso de no estar disponible, el coste de capital de la empresa en su conjunto, o los rendimientos esperados comúnmente observados en el sector aeroportuario.
- 20) «Actividades no aeronáuticas»: servicios comerciales a las compañías aéreas o a otros usuarios del aeropuerto, tales como servicios complementarios a los pasajeros, transitarios u otros proveedores de servicios, alquiler de oficinas y tiendas, aparcamientos y hoteles.
- 21) «Ayuda de funcionamiento»: ayuda para cubrir el «déficit de financiación de los costes de funcionamiento», ya sea en forma de ayuda inicial o en forma de pagos periódicos para cubrir los costes de funcionamiento previstos (pagos periódicos de importes fijos).
- 22) «Costes de funcionamiento»: 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.
- 23) «Déficit de financiación de los costes de funcionamiento»: pérdidas de explotación de un aeropuerto durante un período considerado, descontadas a su valor actualizado utilizando el coste del capital, es decir, el déficit en términos de valor actualizado neto) entre los ingresos y los costes de funcionamiento del aeropuerto.
- 24) «Margen de beneficio razonable»: tipo de rendimiento del capital, por ejemplo calculado como el tipo de rendimiento interno que la empresa espera conseguir normalmente por inversiones con un grado de riesgo similar.
- 25) «Aeropuerto regional»: aeropuerto con un volumen anual de tráfico de hasta 3 millones de pasajeros.
- 26) «Región remota»: islas que forman parte del territorio de un Estado de la AELC y regiones poco pobladas.
- 27) «Región poco poblada»: regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por kilómetro cuadrado o regiones NUTS 3 con menos de 12,5 habitantes por kilómetro cuadrado (con arreglo a los datos de Eurostat sobre densidad de población).
- 28) «Comienzo de las obras»: comienzo de las obras de construcción a las que se destina la inversión o primer compromiso firme de pedido de equipamiento u otro compromiso que haga irreversible la inversión, de ellos el que se produzca primero, pero excluyendo trabajos preparatorios tales como la obtención de licencias y la realización de estudios preliminares de viabilidad.

### 3. PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL A TENOR DEL ARTÍCULO 61, APARTADO 1, DEL ACUERDO EEE

#### 3.1. Concepto de empresa y de actividad económica

26. Con arreglo al artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, las normas sobre ayudas estatales solo son aplicables en el caso de que el beneficiario sea una «empresa». El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha definido reiteradamente a las empresas como entidades que ejercen una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico o de propiedad y de su modo de financiación <sup>(21)</sup>. Cualquier actividad consistente en ofrecer bienes y servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica <sup>(22)</sup>. La naturaleza económica de una actividad como tal no depende de si la actividad genera beneficios <sup>(23)</sup>.

<sup>(21)</sup> Véase la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO L 161 de 13.6.2013, p. 12, y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1) parte 2.1 y la jurisprudencia asociada, en particular los asuntos acumulados C-180/98 a C-184/98, Pavlov y otros, Rec. 2000, p. I-6451.

<sup>(22)</sup> Asunto 118/85, Comisión/Italia, Rec. 1987, p. 2599, apartado 7; asunto C-35/96, Comisión/Italia, Rec. 1998, p. I-3851, apartado 36; Pavlov y otros, apartado 75.

<sup>(23)</sup> Asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Van Landewyck, Rec. 1980, p. 3125, apartado 88; asunto C-244/94 FFSA y otros, Rec. 1995, p. I-4013, apartado 21; y asunto C-49/07, MOTOE, Rec. 2008, p. I-4863, apartados 27 y 28.

27. Actualmente está claro que la actividad de las compañías aéreas que consiste en prestar servicios de transporte a pasajeros o empresas constituye una actividad económica. No obstante, las Directrices de aviación de 1994 todavía reflejaban el enfoque de que «la construcción o ampliación de proyectos de infraestructura (como aeropuertos, autopistas, puentes, etc.) constituye una medida general de política económica que escapa al control de la Comisión en virtud de las reglas del Tratado sobre las ayudas estatales». En su sentencia «Aéroports de Paris» <sup>(24)</sup>, el Tribunal de Justicia de la Unión dictaminó en contra de esta visión y estableció que el funcionamiento de un aeropuerto consistente en la prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas y a los distintos prestadores de servicios también constituye una actividad económica. En su sentencia en el asunto «Flughafen Leipzig-Halle» <sup>(25)</sup>, el Tribunal General aclaró que el funcionamiento de un aeropuerto es una actividad económica, de la que la construcción de la infraestructura aeroportuaria forma parte inseparable.
28. En lo que respecta a medidas de financiación acordadas en el pasado, el desarrollo progresivo de las fuerzas del mercado en el sector aeroportuario <sup>(26)</sup> no permite determinar una fecha precisa a partir de la cual el funcionamiento de un aeropuerto debería haber sido considerado sin duda una actividad económica. Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Unión ha reconocido la evolución de la naturaleza de las actividades aeroportuarias. En su sentencia «Flughafen Leipzig-Halle», el Tribunal General dictaminó que, desde el año 2000, no podía excluirse la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a la financiación de las infraestructuras aeroportuarias <sup>(27)</sup>. Por consiguiente, desde la fecha de la sentencia «Aéroports de Paris» (12 de diciembre de 2000), debe considerarse que la explotación y construcción de infraestructuras aeroportuarias están dentro del ámbito del control de las ayudas estatales.
29. Por el contrario, debido a la incertidumbre existente antes de la sentencia «Aéroports de Paris», las autoridades públicas podían considerar legítimamente que la financiación de las infraestructuras aeroportuarias no constituía ayuda estatal y que, por lo tanto, no era necesario notificar al Órgano dichas medidas. De ello se desprende que el Órgano no puede cuestionar ahora, basándose en las normas sobre ayudas estatales, las medidas de financiación acordadas <sup>(28)</sup> antes de la sentencia «Aéroports de Paris» <sup>(29)</sup>.
30. En todo caso, las medidas adoptadas antes de que se desarrollara cualquier competencia en el sector aeroportuario no constituían ayuda estatal cuando se otorgaron, pero podrían considerarse como ayudas existentes con arreglo al artículo 1, letra b), inciso v), de la parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, en caso de que se cumplieran las condiciones del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.
31. La entidad o grupo de entidades que realizan la actividad económica de prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas, es decir, de prestar asistencia a las aeronaves desde el aterrizaje hasta el despegue, así como a los pasajeros y a las mercancías, con objeto de permitir a las compañías aéreas prestar servicios de transporte aéreo <sup>(30)</sup>, se denominará «aeropuerto» <sup>(31)</sup>. Un aeropuerto ofrece una gama de servicios («servicios aeroportuarios») a las compañías aéreas, a cambio de un pago («tasas aeroportuarias»). El alcance exacto de los servicios prestados por los aeropuertos, al igual que la consideración de dichos gravámenes como «tasas» o «impuestos», varía dependiendo del país del EEE, pero en cualquier caso la prestación de servicios a las compañías aéreas a cambio de tasas aeroportuarias constituye una actividad económica en todos los Estados de la AELC.
32. El marco legal y reglamentario de la propiedad y la gestión de los aeropuertos varía de un aeropuerto a otro en el EEE. En particular, los aeropuertos regionales son gestionados a menudo en estrecha colaboración con los poderes públicos. A este respecto, el Tribunal ha establecido que puede considerarse que varias entidades realizan juntas una actividad económica, constituyendo con ello una unidad económica, en unas condiciones concretas <sup>(32)</sup>. En el ámbito de la aviación, el Órgano considera que una implicación significativa en la estrategia

<sup>(24)</sup> Asunto T-128/98, Aéroports de Paris/Comisión, Rec. 2000, p. II-3929, confirmada por asunto C-82/01, Rec. 2002, p. I-9297, apartados 75-79.

<sup>(25)</sup> Asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comisión («sentencia Flughafen Leipzig-Halle»), Rec. 2011, p. II-1311, en particular apartados 93 y 94; confirmado por el asunto C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen y Flughafen Leipzig-Halle/Comisión, 2012, todavía no comunicado.

<sup>(26)</sup> Véase el punto 3 y la sentencia Flughafen Leipzig-Halle, apartado 105.

<sup>(27)</sup> Véase la sentencia Flughafen Leipzig-Halle, apartado 106.

<sup>(28)</sup> El criterio relevante para la fecha en que se considera que se ha otorgado una posible ayuda es la fecha del acto jurídicamente vinculante por el cual los poderes públicos se comprometen a otorgarla a su beneficiario. Véase el asunto T-358/94, Air France/Comisión, Rec. 1996, p. II-2109, apartado 79; el asunto T-109/01, Fleuren Compost BV/Comisión, Rec. 2004, p. II-127, apartado 74; los asuntos acumulados T-362/05 y T-363/05, Nuova Agricast/Comisión, Rec. 2008, p. II-297, apartado 80; y los asuntos acumulados T-427/04 y T-17/05, Francia y France Télécom/Comisión, Rec. 2009, p. II-4315, apartado 321.

<sup>(29)</sup> Decisión C 38/2008 de 3.10.2012 sobre la terminal 2 del aeropuerto de Munich (DO L 319 de 29.11.2013, p. 8), apartados 74 a 81.

<sup>(30)</sup> Véase la Directiva 2009/12/CE, considerando 1.

<sup>(31)</sup> El aeropuerto podrá ser o no la misma entidad propietaria del aeropuerto.

<sup>(32)</sup> De forma general, el ejercicio en común de una actividad económica se evalúa analizando la existencia de vínculos funcionales, económicos y orgánicos entre las entidades. Véanse, por ejemplo, los asuntos C-480/09 P AceaElectrabel Produzione SpA/Comisión, Rec. 2010, p. I-13355, apartados 47 a 55, y C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA y otros, Rec. 2006, p. I-289, apartado 112.

comercial de un aeropuerto, por ejemplo a través de la celebración directa de acuerdos con las compañías aéreas o la fijación de tasas aeroportuarias, constituye un claro indicio de que la entidad pertinente ejerce de hecho, sola o conjuntamente, la actividad económica de explotación del aeropuerto <sup>(33)</sup>.

33. Además de los servicios aeroportuarios, un gestor de aeropuertos también puede ofrecer otros servicios comerciales a las compañías aéreas o a otros usuarios del aeropuerto, como servicios complementarios a los pasajeros, los transitarios u otros prestadores de servicios (por ejemplo, a través del alquiler de locales a gestores de tiendas y restaurantes, operadores de estacionamientos, etc.). Estas actividades económicas se denominarán conjuntamente «actividades no aeronáuticas».
34. Sin embargo, no todas las actividades de un aeropuerto son necesariamente de carácter económico <sup>(34)</sup>. Puesto que la clasificación de una entidad como empresa se relaciona siempre con una actividad específica, es necesario distinguir entre las actividades de un aeropuerto determinado y establecer en qué medida son de carácter económico. Si un aeropuerto realiza actividades económicas y no económicas, se considerará como empresa únicamente en lo referente a las primeras.
35. 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 <sup>(35)</sup>. En un aeropuerto, las actividades como el control del tráfico aéreo, la policía, las aduanas, los bomberos y las necesarias para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como las inversiones en la infraestructura y los equipos necesarios para efectuar esas actividades se consideran en general de carácter no económico <sup>(36)</sup>.
36. La financiación pública de dichas actividades no económicas no constituye una ayuda estatal, pero deberá limitarse estrictamente a la compensación de los costes que generan y no podrá utilizarse para financiar otras actividades <sup>(37)</sup>. Cualquier posible exceso de compensación por parte de las autoridades públicas de los costes en que se incurra en relación con actividades no económicas podría constituir una ayuda estatal. Por otra parte, cuando un aeropuerto realiza actividades no económicas, junto con sus actividades económicas, debe llevar por separado la contabilidad de costes con el fin de evitar cualquier transferencia de fondos públicos entre actividades económicas y no económicas.
37. La financiación pública de dichas actividades no económicas no deberá dar lugar a una discriminación indebida entre aeropuertos. De hecho, es jurisprudencia reiterada que existe una ventaja cuando los poderes públicos eximen a las empresas de los costes inherentes a sus actividades económicas <sup>(38)</sup>. Por consiguiente, cuando es normal que en un determinado ordenamiento jurídico los aeropuertos civiles tengan que asumir sus costes de funcionamiento, mientras que otros aeropuertos civiles no tienen que asumirlos, estos podrían estar gozando de una ventaja, independientemente de si dichos costes se refieren o no a una actividad, que en general se considera de naturaleza no económica.

### 3.2. Uso de recursos estatales e imputabilidad al Estado

38. La transferencia de recursos del Estado puede adoptar muchas formas, como subvenciones directas, deducciones fiscales <sup>(39)</sup>, préstamos bonificados o condiciones financieras preferentes de otro tipo. También habrá uso de recursos estatales si el Estado confiere un beneficio en especie o en forma de servicios subvencionados <sup>(40)</sup>, tales como servicios aeroportuarios. Los recursos estatales pueden ser empleados <sup>(41)</sup> en los niveles nacional, regional

<sup>(33)</sup> Asunto T-196/04, Ryanair Ltd/Comisión, Rec. 2008, p. II-3643 (sentencia «Charleroi»), apartado 88.

<sup>(34)</sup> Sentencia Flughafen Leipzig-Halle, apartado 98.

<sup>(35)</sup> Asunto C-118/85, Comisión/Italia, apartados 7 y 8, y asunto C-30/87 Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Rec. 1988, p. I-2479, apartado 18.

<sup>(36)</sup> Véanse, en especial, los asuntos C-364/92, SAT/Eurocontrol, Rec. 1994, p. I-43, apartado 30, y C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisión, Rec. 2009, p. I-2207, apartado 71.

<sup>(37)</sup> Asunto C-343/95, Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, Rec. 1997, p. I-1547. Decisión de la Comisión N 309/2002, de 19 de marzo de 2003: Seguridad aérea. Compensación de los costes tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 (DO C 148 de 25.6.2003, p. 7). Decisión de la Comisión N 438/2002, de 16 de octubre de 2002: Subvenciones a las regiones portuarias para la ejecución de misiones correspondientes a los poderes públicos (DO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

<sup>(38)</sup> Véase, entre otros, el asunto C-172/03 Wolfgang Heise/Finanzamt Innsbruck, Rec. 2005, p. I-1627, apartado 36, y la jurisprudencia citada en dicha sentencia. Véase también el asunto E-9/12 Islandia/ESA, sentencia del Tribunal de la AELC de 22 de julio de 2013, apartado 54.

<sup>(39)</sup> Véase la Decisión N 324/2006 de 24 de octubre de 2006-Francia, Ayuda para el fletamento de un ATR 72-500 por Air Caraïbes (DO C 300 de 9.12.2006, p. 10).

<sup>(40)</sup> Véase el asunto C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA, Rec. 2003, p. I-13769, apartado 29.

<sup>(41)</sup> Los recursos de una empresa pública constituyen recursos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado porque los poderes públicos controlan esos recursos. Véase el asunto C-482/99, Francia/Comisión, Rec. 2002, p. I-4397 («sentencia Stardust Marine»).

o local. Del mismo modo, la financiación con cargo a fondos de la Unión equivale a la utilización de recursos estatales cuando dichos fondos se asignan a discreción del Estado de la AELC <sup>(42)</sup>.

39. El Tribunal de Justicia también ha fallado que aunque el Estado puede controlar una empresa pública y ejercer una influencia dominante sobre sus operaciones, no puede presumirse automáticamente el ejercicio efectivo de ese control en un caso concreto <sup>(43)</sup>. Por tanto, debe evaluarse de nuevo si las medidas aplicadas por las empresas públicas son imputables al Estado. El Tribunal indicó que la imputabilidad al Estado de una medida adoptada por una empresa pública puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del asunto y del contexto en el que se adoptó la medida <sup>(44)</sup>.
40. Así pues, los recursos de aeropuerto público constituyen recursos públicos. Por consiguiente, un aeropuerto público puede otorgar ayudas a una compañía aérea que utilice el aeropuerto cuando la decisión de conceder la medida sea imputable al Estado y se cumplan las demás condiciones del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. El Tribunal también ha dictaminado que el hecho de que una medida sea otorgada directamente por el Estado o por organismos públicos o privados creados o designados por el mismo para administrar la medida resulta irrelevante para su consideración o no como ayuda estatal <sup>(45)</sup>.

### 3.3. Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio

41. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal, la ayuda financiera falsea la competencia en la medida en que refuerza la posición de una empresa con respecto a otras <sup>(46)</sup>.
42. En general, cuando una ventaja otorgada por un Estado de la AELC refuerza la posición de una empresa en relación con otras empresas competidoras en un determinado mercado de un Estado de la AELC, el comercio entre Estados del EEE debe considerarse afectado por dicha ventaja <sup>(47)</sup>.
43. La competencia entre aeropuertos puede valorarse según los criterios que utilizan las compañías aéreas para optar entre ellos, en especial comparando factores como la naturaleza de los servicios aeroportuarios prestados y su clientela, la población o la actividad económica, la congestión y los accesos terrestres, así como el nivel de las tasas y las condiciones comerciales generales por el uso de las infraestructuras y servicios. El nivel de las tasas es un aspecto significativo, en la medida en que la financiación pública otorgada a un aeropuerto puede utilizarse para mantenerlas a un nivel artificialmente bajo con el fin de atraer a compañías aéreas y puede dar lugar a un falseamiento importante de la competencia.
44. El Órgano señala, además, que los aeropuertos compiten por la gestión de infraestructuras aeroportuarias, incluidos los aeropuertos locales y regionales. La financiación pública de un aeropuerto puede, pues, falsear la competencia en los mercados de explotación de infraestructuras aeroportuarias. Por otra parte, la financiación pública otorgada a aeropuertos y compañías aéreas puede falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales de los mercados del transporte aéreo en todo el EEE. Por último, la competencia intermodal también puede verse afectada por la financiación pública de aeropuertos o compañías aéreas.
45. El Tribunal de Justicia sostuvo en la sentencia *Altmark* <sup>(48)</sup> que incluso la financiación pública otorgada a una empresa que presta únicamente servicios de transporte local o regional puede afectar a los intercambios comerciales entre los Estados del EEE, puesto que la prestación de servicios de transporte por dicha empresa puede de este modo ser mantenida o incrementada, con el resultado de que empresas establecidas en otros Estados de la AELC tendrían menos posibilidades de prestar sus servicios de transporte. Incluso el hecho de que el importe de una ayuda sea pequeño o de que la empresa beneficiaria de la financiación pública tenga un tamaño relativamente modesto no excluye la posibilidad de que se vea afectado el comercio entre Estados del EEE. Por lo tanto, la financiación pública de los aeropuertos o de las compañías aéreas que operen servicios en esos aeropuertos puede afectar al comercio entre Estados del EEE.

<sup>(42)</sup> El Tribunal ha confirmado que siempre que los medios financieros permanezcan en todo momento bajo control público y estén, por lo tanto, disponibles para las autoridades nacionales competentes, ello es suficiente para que sean considerados como ayuda estatal. Véase el asunto C-83/98 P Francia/Ladbroke Racing Ltd y Comisión, Rec. 2000, p. I-3271, apartado 50.

<sup>(43)</sup> Véase sentencia *Stardust Marine*, apartado 52.

<sup>(44)</sup> Véase sentencia *Stardust Marine*, apartados 55 y 56.

<sup>(45)</sup> Asunto C-78/76, *Steinike & Weinlig*/Alemania, Rec. 1977, p. I-595, apartado 21.

<sup>(46)</sup> Asunto C-310/99, Italia/Comisión, Rec. 2002, p. I-2289, apartado 65.

<sup>(47)</sup> Asunto C-280/00 *Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* («sentencia *Altmark*»), Rec. 2003, p. I-7747.

<sup>(48)</sup> Véase la sentencia *Altmark*, apartados 77 a 82.

### 3.4. Financiación pública de los aeropuertos y aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado

46. El Acuerdo EEE dispone en su artículo 125 que no prejuzga en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados del EEE. Así pues, los Estados del EEE pueden ser propietarios de empresas o dirigirlos, así como adquirir acciones u otras participaciones en empresas públicas o privadas.
47. Por consiguiente, en las presentes Directrices no se hace distinción entre los diversos tipos de beneficiarios ni por su forma jurídica ni por su pertenencia al sector público o privado, y toda referencia a compañías aéreas y aeropuertos o a empresas gestoras de los mismos engloba a cualquier tipo de entidad jurídica.
48. A fin de evaluar si una empresa se ha beneficiado de una ventaja económica, es de aplicación la denominada «prueba del operador privado en una economía de mercado» (en lo sucesivo, «POPEM»). Esta prueba debe basarse en la información disponible y en la evolución previsible en el momento en que se otorgó la financiación pública, y no en análisis basados en una situación posterior <sup>(49)</sup>.
49. Por consiguiente, cuando un aeropuerto se beneficia de financiación pública, el Órgano estudiará si dicha financiación constituye una ayuda evaluando si, en circunstancias similares, un operador privado, teniendo en cuenta las posibilidades de obtener una rentabilidad y excluyendo todas las consideraciones sociales, de política regional y sectorial <sup>(50)</sup>, habría otorgado la misma financiación. La financiación pública otorgada en circunstancias que corresponden a las condiciones normales de mercado no se considera ayuda estatal <sup>(51)</sup>.
50. El Tribunal ha dictaminado también que el comportamiento de un inversor público puede compararse con el de un inversor privado guiado por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo <sup>(52)</sup>, durante la vida útil de la inversión. Estas consideraciones son especialmente pertinentes en los casos de inversiones en infraestructuras, que a menudo conllevan grandes recursos financieros y solo dejan ver sus frutos muchos años más tarde. Toda evaluación de la rentabilidad del aeropuerto deberá tener en cuenta los ingresos de este.
51. Así pues, por lo que se refiere a la financiación pública de los aeropuertos, el análisis de la conformidad con la POPEM debe basarse en sólidas perspectivas previas de rentabilidad para la entidad que otorga la financiación <sup>(53)</sup>. Las previsiones de tráfico utilizadas para tal fin deben ser realistas y estar sujetas a un análisis de sensibilidad razonable. La falta de un plan de negocio constituye un indicio de que la POPEM podría no ser superada <sup>(54)</sup>. A falta de un plan de negocio, los Estados de la AELC pueden ofrecer análisis o documentos internos de los poderes públicos o del aeropuerto en los que se indique claramente que un análisis realizado antes de la concesión de la financiación pública demuestra que se supera la POPEM.
52. Los aeropuertos pueden desempeñar un importante papel de fomento del desarrollo o la accesibilidad locales. Sin embargo, las consideraciones de carácter regional o políticas no pueden tenerse en cuenta a efectos de la POPEM <sup>(55)</sup>. No obstante, en determinadas condiciones, estas consideraciones se pueden tener en cuenta al evaluar la compatibilidad de la ayuda.

<sup>(49)</sup> Sentencia Stardust Marine, apartado 71. Asunto C-124/10P Comisión Europea/EDF, Rec. 2012, todavía no publicado, apartados 84, 85 y 105.

<sup>(50)</sup> Asuntos T-129/95, T-2/96 y T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke y Lech-Stahlwerke/Comisión, Rec. 1999, p. II-17, apartado 120. Véase también el asunto C-40/85, Bélgica/Comisión, Rec. 1986, p. 2321, apartado 13.

<sup>(51)</sup> Sentencia Stardust Marine, apartado 69. Véase también el asunto C-303/88 Italia/Comisión, Rec. 1991, p. I-1433, apartado 20.

<sup>(52)</sup> Asunto C-305/89, Italia/Comisión («sentencia ALFA Romeo»), Rec. 1991, p. I-1603, apartado 20. Asunto T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión, Rec. 2003, p. II-435, apartados 250 a 270.

<sup>(53)</sup> Véase la Decisión de la Comisión en el asunto C 25/2007-Finlandia-Aeropuerto de Tampere-Pirkkala y Ryanair (DO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

<sup>(54)</sup> Asunto C-124/10 P Comisión Europea/EDF, aún no publicado, apartados 84, 85 y 105.

<sup>(55)</sup> Asuntos T-129/95, T-2/96 y T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke y Lech-Stahlwerke/Comisión, Rec. 1999, p. II-17, apartado 120. Véase también el asunto C-40/85, Bélgica/Comisión, Rec. 1986, p. 2321, apartado 13.



### 3.5. Relaciones financieras entre aeropuertos y compañías aéreas

53. Cuando un aeropuerto tiene a su disposición recursos públicos, pueden excluirse, en principio, las ayudas a una compañía aérea que utilice el aeropuerto cuando la relación entre el aeropuerto y la compañía supere la POPEM. Este es normalmente el caso si:
- a) el precio cobrado por los servicios aeroportuarios se corresponde con el precio de mercado (véase la sección 3.5.1), o
  - b) mediante un análisis previo, puede demostrarse que el acuerdo entre la compañía aérea y el aeropuerto se traducirá en un incremento positivo de los beneficios del aeropuerto (véase la sección 3.5.2).

#### 3.5.1. Comparación con el precio de mercado

54. Un planteamiento para la evaluación de la presencia de ayuda a las compañías aéreas consiste en establecer si el precio cobrado por un aeropuerto a una compañía aérea determinada se corresponde con el precio de mercado. Puede encontrarse una referencia adecuada en los precios de mercado disponibles y pertinentes, teniendo en cuenta los elementos que se establecen en el punto 60.
55. La determinación de una referencia exige en primer lugar que pueda seleccionarse un número suficiente de aeropuertos comparables que ofrezcan servicios comparables en condiciones normales de mercado.
56. A este respecto, el Órgano señala que, por el momento, la gran mayoría de los aeropuertos del EEE gozan de financiación pública para cubrir sus inversiones y sus costes de funcionamiento. La mayoría de ellos solo pueden permanecer en el mercado con ayudas públicas.
57. Los aeropuertos públicos han sido considerados tradicionalmente por los poderes públicos como infraestructuras para facilitar el desarrollo local y no como empresas que operan siguiendo las reglas del mercado. Por lo tanto, en general, los precios de esos aeropuertos no se han determinado teniendo en cuenta las exigencias del mercado y, en especial, unas buenas perspectivas previas de rentabilidad, sino básicamente consideraciones de orden social o regional.
58. Aunque algunos aeropuertos son de propiedad privada o están gestionados sin consideraciones de orden social o regional, los precios cobrados por ellos podrían verse muy influidos por los cobrados por la mayoría de los aeropuertos que cuentan con subvenciones públicas, al ser estos últimos precios los que tienen en cuenta las compañías aéreas cuando negocian con los aeropuertos de propiedad o de gestión privada.
59. En estas circunstancias, el Órgano tiene serias dudas de que ahora mismo pueda determinarse un parámetro de referencia adecuado para establecer un precio real de mercado para los servicios prestados por los aeropuertos. Esta situación puede cambiar o evolucionar en el futuro, en especial una vez que las normas sobre ayudas estatales se apliquen plenamente a la financiación pública de los aeropuertos.
60. En cualquier caso, el Órgano considera que una evaluación comparativa debe realizarse cotejando las tasas aeroportuarias, netas de cualquier beneficio otorgado a la compañía aérea (como apoyo a la comercialización, descuentos o cualquier otro incentivo) en un número suficiente de «aeropuertos comparables» adecuados, cuyos gestores se comporten como operadores en una economía de mercado. En particular, deben utilizarse los siguientes indicadores:
- a) volumen de tráfico;
  - b) tipo de tráfico (destino de negocios, de ocio o emisor de pasajeros), importancia relativa de las mercancías e importancia relativa de los ingresos derivados de actividades no aeronáuticas del aeropuerto;
  - c) tipo y nivel de los servicios aeroportuarios prestados;
  - d) proximidad del aeropuerto a una gran ciudad;
  - e) número de habitantes en la zona de influencia del aeropuerto;
  - f) prosperidad del área circundante (PIB per cápita);
  - g) diferentes zonas geográficas de las que podrían atraer pasajeros.

#### 3.5.2. Análisis previo de rentabilidad

61. Actualmente el Órgano considera que un análisis previo de las perspectivas adicionales de rentabilidad es el criterio más pertinente para evaluar los acuerdos concluidos por los aeropuertos con las diferentes compañías aéreas.

62. A este respecto, el Órgano considera que la diferenciación de precios es una práctica comercial normal, siempre que se respete la legislación de competencia y sectorial pertinente <sup>(56)</sup>. No obstante, estas políticas de diferenciación de precios deben estar justificadas desde el punto de vista comercial para que superen la POPEM <sup>(57)</sup>.
63. El Órgano considera que los acuerdos concluidos entre las compañías aéreas y un aeropuerto puede considerarse que superan la POPEM cuando contribuyen a incrementar, desde un punto de vista previo, la rentabilidad del aeropuerto. Al concluir el acuerdo con una compañía aérea el aeropuerto deberá demostrar que cuando concluye un acuerdo con una compañía aérea (por ejemplo, un contrato individual o un plan general de tasas aeroportuarias) podrá cubrir todos los costes derivados de dicho acuerdo, durante la vigencia del mismo, con un margen de beneficios razonable <sup>(58)</sup> y sobre la base de unas buenas perspectivas a medio plazo <sup>(59)</sup>.
64. Para valorar si un acuerdo concluido por un aeropuerto con una compañía aérea supera la POPEM, deben tenerse en cuenta los ingresos procedentes de las actividades no aeronáuticas relacionadas con las actividades de la compañía aérea, junto con las tasas aeroportuarias, netas de cualquier descuento, apoyo en materia de comercialización o sistemas de incentivos <sup>(60)</sup>. Asimismo, deben tenerse en cuenta todos los costes adicionales contraídos por el aeropuerto en relación con las actividades de la compañía aérea en el aeropuerto <sup>(61)</sup>. Estos costes adicionales deben abarcar todas las categorías de gastos o inversiones, como los relativos al personal o los equipos suplementarios, o los costes de inversión 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 principalmente para adecuarse a las necesidades de una compañía aérea específica, estos costes deben ser tenidos en cuenta al calcular los costes adicionales. Por el contrario, los costes que el aeropuerto debe soportar de todos modos, independientemente del acuerdo con la compañía aérea, no deben tenerse en cuenta al realizar la POPEM.
65. Cuando un operador aeroportuario se ha beneficiado de ayudas compatibles, la ventaja resultante de dichas ayudas no se transfiere a una compañía aérea <sup>(62)</sup> concreta si se cumplen las siguientes condiciones: la infraestructura está abierta a todas las compañías aéreas <sup>(63)</sup> (esto incluye las infraestructuras que es más probable que sean utilizadas por determinadas categorías de compañías, como las de bajo coste o las de vuelos chárter) y no se dedica a una compañía aérea concreta; y las compañías aéreas pagan tarifas que cubran al menos el coste adicional, tal como se define en el punto 64. Además, el Órgano considera que en tales condiciones, incluso si hubiera habido ayuda estatal a las compañías aéreas, dicha ayuda sería en cualquier caso compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE por los mismos motivos que justifican la compatibilidad de la ayuda a nivel del aeropuerto. Cuando un operador aeroportuario se ha beneficiado de ayudas a la inversión incompatibles, la ventaja resultante de dichas ayudas no se transfiere a una compañía aérea concreta si se cumplen las siguientes condiciones: la infraestructura está abierta a todas las compañías aéreas y no se dedica a una compañía aérea concreta; y las compañías aéreas pagan tarifas que cubran al menos el coste adicional, tal como se define en el punto 64. El Órgano considera que en tales condiciones no puede excluirse una ventaja sectorial para el sector del transporte aéreo o para otros usuarios, pero ello no debería dar lugar a la recuperación en detrimento de determinadas compañías aéreas o usuarios.
66. Al evaluar los acuerdos entre aeropuertos y compañías aéreas, el Órgano también evaluará el grado en que el régimen objeto de evaluación pueda considerarse parte de la ejecución de una estrategia general del aeropuerto que conduzca a la rentabilidad, al menos a largo plazo.

<sup>(56)</sup> Entre las disposiciones pertinentes figuran los artículos 101 y 102 del Tratado y la Directiva 2009/12/CE.

<sup>(57)</sup> Véase la Decisión de la Comisión en el asunto C 12/2008-Eslovaquia-Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair (DO L 27 de 1.2.2011, p. 24) y Decisión de la Comisión en el asunto C 25/2007 — Finlandia — Aeropuerto de Tampere-Pirkkala y Ryanair (DO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

<sup>(58)</sup> Un margen de beneficios razonable es un tipo de rendimiento sobre el capital, por ejemplo medido como una tasa interna de rentabilidad («TIR») sobre los flujos de tesorería previstos derivados de la medida o del acuerdo con la compañía aérea.

<sup>(59)</sup> Ello no excluye prever que los beneficios futuros, durante la vigencia de los acuerdos, puedan compensar las pérdidas iniciales.

<sup>(60)</sup> También se tendrá en cuenta cualquier apoyo público, como, por ejemplo, los acuerdos de comercialización concluidos directamente entre los poderes públicos y la compañía aérea destinados a compensar parte de los costes que normalmente corren a cargo del aeropuerto en relación con los acuerdos con las compañías aéreas. Ello con independencia de que esta ayuda se otorgue directamente a la compañía aérea o se canalice a través del aeropuerto u otra entidad.

<sup>(61)</sup> Sentencia Charleroi, apartado 59.

<sup>(62)</sup> Esto se aplica igualmente a los otros usuarios del aeropuerto.

<sup>(63)</sup> Véanse, en especial, los asuntos acumulados T-443/08 y T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH/ Comisión, Rec. 2011, p. II-1311, apartado 109.

## 4. FINANCIACIÓN PÚBLICA DE LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL

67. En algunos casos, las autoridades públicas podrán definir algunas actividades económicas realizadas por los aeropuertos o compañías aéreas como servicios de interés económico general («SIEG») en el sentido del artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE y de la jurisprudencia Altmark <sup>(64)</sup>, y prever una compensación por la prestación de tales servicios.
68. En estos casos, la Comunicación de la Comisión relativa a los SIEG <sup>(65)</sup> y el Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión <sup>(66)</sup> ofrecen orientaciones sobre las condiciones en las que la financiación pública de un SIEG constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. Las ayudas en forma de compensación por servicio público se evaluarán de conformidad con la Decisión 2012/21/UE <sup>(67)</sup> de la Comisión y el marco SIEG <sup>(68)</sup>. Estos cuatro documentos conforman el denominado «paquete SIEG», también aplicable a la compensación otorgada a los aeropuertos y compañías aéreas. Lo que se expone a continuación solo muestra la aplicación de algunos de los principios establecidos en el paquete SIEG teniendo en cuenta determinadas características sectoriales.

**4.1. Definición de servicio de interés económico general en los sectores de los aeropuertos y el transporte aéreo**

69. El primer criterio Altmark exige una definición clara de las tareas que constituyen un servicio de interés económico general. Este requisito coincide con el del artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE <sup>(69)</sup>. Según la jurisprudencia <sup>(70)</sup>, las empresas encargadas de la gestión de un SIEG deben haber recibido dicha misión mediante un acto de los poderes públicos. El Órgano también ha aclarado <sup>(71)</sup> que, para que una actividad sea considerada un SIEG, debe presentar características especiales en comparación con las actividades económicas ordinarias y que el objetivo de interés general perseguido por las autoridades públicas no puede ser simplemente el de desarrollar determinadas actividades económicas o zonas económicas en virtud del artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE <sup>(72)</sup>.
70. Por lo que se refiere a los servicios de transporte aéreo, las obligaciones de servicio público solo pueden imponerse con arreglo a las condiciones del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 <sup>(73)</sup>. En particular, dichas obligaciones solo pueden imponerse con respecto a una ruta o grupo de rutas específicas <sup>(74)</sup>, y no con respecto

<sup>(64)</sup> Véase la sentencia Altmark, apartados 86 a 93. La financiación con fondos públicos de un SIEG no conlleva una ventaja selectiva con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado si se cumplen las cuatro condiciones siguientes: a) al beneficiario de un mecanismo de financiación pública de un SIEG 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 del SIEG, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable relativo a la ejecución de estas obligaciones; d) cuando no se elija al beneficiario mediante un procedimiento de contratación pública, el nivel de la compensación otorgada debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media bien gestionada habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable.

<sup>(65)</sup> Véase la nota 21.

<sup>(66)</sup> Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general (DO L 114 de 26.4.2012, p. 8), incorporado en el punto 1ha del anexo XV del Acuerdo EEE por la Decisión del Comité Mixto n.º 225/2012 de 7 de diciembre de 2012 (DO L 81 de 21.3.2013, p. 27, y Suplemento EEE n.º 18 de 21.3.2013, p. 32).

<sup>(67)</sup> Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público otorgadas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3), incorporada en el punto 1h del anexo XV del Acuerdo EEE por la Decisión del Comité Mixto n.º 66/2012 de 30 de marzo de 2012 (DO L 207 de 2.8.2012, p. 46, y Suplemento EEE n.º 43 de 2.8.2012, p. 56).

<sup>(68)</sup> Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO L 161 de 13.6.2013, p. 12, y Suplemento EEE n.º 34 de 13.6.2013, p. 1).

<sup>(69)</sup> Asunto T-289/03 British United Provident Association Ltd (BUPA)/Comisión, Rec. 2008, p. II-81, apartados 171 y 224.

<sup>(70)</sup> Véanse los asuntos acumulados T-204/97 y T-270/97 EPAC, Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Comisión, Rec. 2000, p. II-2267, apartado 126; y asunto T-17/02, Fred Olsen SA/Comisión, Rec. 2005, p. II-2031, apartados 186 y 188-189.

<sup>(71)</sup> Véase la Comunicación SIEG, apartado 45.

<sup>(72)</sup> Véase la Decisión N 381/04.-Francia, Projet de réseau de télécommunications haut débit des Pyrénées-Atlantiques, (DORSAL) (DO C 162 de 2.7.2005, p. 5).

<sup>(73)</sup> Artículos 16, 17 y 18.

<sup>(74)</sup> Tanto el origen como el destino de la ruta deben estar claros; véase el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

a alguna ruta genérica procedente de un aeropuerto, ciudad o región determinados. Además, las obligaciones de servicio público solo pueden ser impuestas con respecto a una ruta para cubrir necesidades de transporte que no pueden ser cubiertas adecuadamente por una ruta aérea existente o por otros modos de transporte <sup>(75)</sup>.

71. En este sentido, debe subrayarse que el respeto de los requisitos sustantivos y de procedimiento del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 no soslaya la necesidad de que los Estados de la AELC afectados evalúen el cumplimiento del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.
72. Con respecto a los aeropuertos, el Órgano considera que es posible, en casos claramente justificados, que la gestión general de un aeropuerto se considere un SIEG. A la vista de los principios expuestos en el punto 69, el Órgano considera que solo puede ser así si una parte de la zona a la que potencialmente puede dar servicio el aeropuerto, sin el aeropuerto se encontraría aislada del resto del EEE, hasta el punto de poner en peligro su desarrollo económico y social. Esta evaluación debería tener debidamente en cuenta otros modos de transporte y, en particular, los servicios de trenes de alta velocidad o las conexiones marítimas por transbordador. En tales casos, los poderes públicos podrán imponer una obligación de servicio público a un aeropuerto para garantizar que permanece abierto al tráfico comercial. El Órgano señala que determinados aeropuertos desempeñan un papel importante desde el punto de vista de las conexiones regionales de regiones aisladas, remotas o periféricas del EEE. Esta situación puede darse especialmente en las regiones ultraperiféricas, así como en islas de otras zonas del EEE. Previo examen del caso particular y dependiendo de las características de cada aeropuerto y de la región a la que sirve, podría estar justificado definir obligaciones de SIEG para esos aeropuertos.
73. A la vista de los requisitos específicos de las obligaciones de servicio público para los servicios de transporte aéreo <sup>(76)</sup>, y de la liberalización completa de los mercados del transporte aéreo, el Órgano considera que el ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público impuestas a los aeropuertos no deben incluir el desarrollo de servicios de transporte aéreo comercial.

#### 4.2. Compatibilidad de la ayuda en forma de compensación por servicio público

74. Si no se cumple uno de los criterios acumulativos de la sentencia Altmark, la compensación por servicio público ofrece una ventaja económica a su beneficiario y podría constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE. Esta ayuda estatal puede considerarse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 59, apartado 2, si se cumplen todos criterios de compatibilidad desarrollados para la aplicación de dicha disposición.
75. Las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público están exentas del requisito de notificación que establece el artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción si se cumplen los requisitos establecidos en la Decisión 2012/21/UE. Dicha Decisión cubre la compensación por servicio público otorgada a:
  - a) aeropuertos en los que el tráfico medio anual no supere los 200 000 pasajeros <sup>(77)</sup> durante la vigencia del compromiso de prestar el SIEG;
  - b) compañías aéreas en lo que respecta a enlaces aéreos a islas en las que el tráfico medio anual no supere los 300 000 pasajeros <sup>(78)</sup>.
76. Las ayudas estatales que no estén cubiertas por la Decisión 2012/21/UE pueden declararse compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 59, apartado 2, si se cumplen las condiciones del Marco SIEG. Sin embargo, hay que señalar que para una evaluación con arreglo tanto a la Decisión 2012/21/UE como al Marco SIEG, se aplicarán las consideraciones de los puntos 69 a 73 de las presentes Directrices sobre la definición de las obligaciones de servicio público impuestas a los aeropuertos o a las compañías aéreas.

#### 5. COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA CON ARREGLO AL ARTÍCULO 61, APARTADO 3, LETRA c), DEL ACUERDO EEE

77. Si la financiación pública otorgada a los aeropuertos o compañías aéreas constituye una ayuda, esta puede considerarse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), siempre que cumpla los criterios de compatibilidad para los aeropuertos mencionados en la sección 5.1 de las

<sup>(75)</sup> En particular, el Órgano considera que sería difícil justificar obligaciones de servicio público en una ruta de un aeropuerto si ya existen servicios similares en términos de tiempo de transporte, frecuencias, nivel y calidad del servicio en otro aeropuerto que da servicio a la misma zona de influencia.

<sup>(76)</sup> Véase el punto 70 y el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, considerando 12, y artículos 16 a 18.

<sup>(77)</sup> Este límite se refiere a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces. Si el aeropuerto forma parte de un grupo de aeropuertos, el volumen de pasajeros se establecerá sobre la base de cada aeropuerto individual.

<sup>(78)</sup> Este límite se refiere a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde la isla y luego regrese a la misma se contabiliza dos veces. Se aplica a rutas individuales entre un aeropuerto de la isla y un aeropuerto del continente.

presentes Directrices y, para las compañías aéreas mencionadas en la sección 5.2. Las ayudas estatales otorgadas a las compañías aéreas que disminuyen progresivamente la rentabilidad del aeropuerto (véanse los puntos 63 y 64 de las presentes Directrices), se considerarán incompatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 1, a menos que se cumplan las condiciones de compatibilidad de las ayudas de puesta en marcha establecidas en la sección 5.2 de las presentes Directrices.

78. Para evaluar si una medida de ayuda estatal puede ser considerada compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), generalmente el Órgano analiza si su concepción garantiza que su impacto positivo en pro de un objetivo de interés común sobrepasa sus potenciales efectos negativos para el comercio y la competencia.
79. La Comunicación sobre modernización de las ayudas estatales instaba a la identificación y definición de los principios comunes aplicables a la evaluación de la compatibilidad de todas las medidas de ayuda adoptadas por el Órgano. A tal efecto, se considerará que una medida de ayuda es compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, solo si cumple las siguientes condiciones acumulativas:
- a) contribución a un objetivo de interés común claramente definido: la medida de ayuda estatal debe tener un objetivo de interés común con arreglo al artículo 61, apartado 3, del Acuerdo EEE;
  - b) necesidad de intervención del Estado: la medida de ayuda estatal debe adoptarse para hacer frente a una situación en la que pueda suponer una mejora importante que el mercado no pueda lograr por sí mismo, por ejemplo, poniendo remedio a una deficiencia del mercado o para hacer frente a un problema de equidad o cohesión;
  - c) pertinencia de la medida de ayuda: la medida de ayuda debe ser un instrumento adecuado para alcanzar el objetivo de interés común;
  - d) efecto incentivador: la ayuda debe modificar el comportamiento de las empresas afectadas de tal forma que emprendan actividades adicionales que no desarrollarían sin la ayuda o que emprenderían de una forma restringida o diferente o en otro lugar;
  - e) proporcionalidad de la ayuda (ayuda limitada al mínimo): el importe de la ayuda debe limitarse al mínimo necesario para inducir una inversión o actividad adicional en la zona afectada;
  - f) evitación de efectos negativos indebidos en la competencia y el comercio entre Estados del EEE: los efectos negativos de la ayuda deben ser suficientemente limitados, de tal forma que el balance general de la medida sea positivo;
  - g) transparencia de la ayuda: los Estados de la AELC, el Órgano, los operadores económicos y las personas interesadas deben tener un acceso fácil a todos los actos relevantes y a la información pertinente sobre la ayuda otorgada, como se subraya en la sección 8.2.
80. Por lo que respecta a las ayudas estatales en el sector de la aviación, el Órgano considera que se respetan los principios comunes cuando se otorga ayuda estatal a aeropuertos o compañías aéreas respetando todas las condiciones expuestas en las secciones 5.1 y 5.2. Por ello, el cumplimiento de dichas condiciones implica la compatibilidad de la ayuda con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c).
81. Sin embargo, si un aspecto inseparable de una medida de ayuda estatal y las condiciones asociadas (incluido su método de financiación cuando dicho método forma parte integrante de la medida de ayuda estatal) implican una violación de la legislación del EEE, la ayuda no puede declararse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE <sup>(79)</sup>.
82. Además, al evaluar la compatibilidad de una ayuda estatal con el funcionamiento del Acuerdo EEE, el Órgano tendrá en cuenta cualquier procedimiento relativo a la infracción de los artículos 53 o 54 del Acuerdo EEE que pueda referirse a la empresa beneficiaria de la ayuda y que pueda ser pertinente para su evaluación con arreglo al artículo 61, apartado 3, del Acuerdo EEE <sup>(80)</sup>.

<sup>(79)</sup> Véase, por ejemplo, asunto C-156/98, Alemania/Comisión, Rec. 2000, p. I-6857, apartado 78, y asunto C-333/07 Régie Networks/Rhone Alpes Bourgogne, Rec. 2008, p. I-10807, apartados 94-116.

<sup>(80)</sup> Véase el asunto C-225/91, Matra/Comisión, Rec. 1993, p. I-3203, apartado 42.

## 5.1. Ayudas a los aeropuertos

### 5.1.1. Ayudas a la inversión otorgadas a aeropuertos

83. Las ayudas a la inversión otorgadas a aeropuertos, tanto en forma de ayudas individuales como de ayudas correspondientes a un régimen, se considerarán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), siempre que se cumplan las condiciones acumulativas del punto 79 tal y como se explica en los puntos 84 a 108.
- a) Contribución a objetivos bien definidos de interés común
84. Se considerará que las ayudas a la inversión otorgadas a los aeropuertos contribuyen a la consecución de un objetivo de interés común, si:
- a) incrementan la movilidad de los ciudadanos del EEE y las conexiones de las regiones al establecer puntos de acceso a vuelos dentro del EEE, o
- b) ayudan a aliviar la congestión del transporte aéreo en los principales aeropuertos del EEE, o
- c) facilitan el desarrollo regional.
85. No obstante, la duplicación de aeropuertos no rentables o la creación de nueva capacidad no utilizada no contribuye a un objetivo de interés común. Si un proyecto de inversión está dirigido fundamentalmente a la creación de nuevas capacidades aeroportuarias, la nueva infraestructura debe satisfacer, a medio plazo, la demanda prevista de las compañías aéreas, los pasajeros y los expedidores de carga en la zona de influencia del aeropuerto. Toda inversión que no tenga perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo, o que debilite las perspectivas a medio plazo de uso de la infraestructura existente en la zona de influencia, no puede considerarse que sirve a un objetivo de interés común.
86. En consecuencia, el Órgano tendrá dudas en cuanto a las perspectivas a medio plazo del uso de la infraestructura aeroportuaria de un aeropuerto situado en la zona de influencia de un aeropuerto existente cuando este no funcione a plena o casi plena capacidad. Las perspectivas de uso a medio plazo deben demostrarse sobre la base de unas previsiones sólidas de crecimiento del tráfico de pasajeros y de mercancías incorporadas en un plan empresarial previo y deben identificar el probable impacto de la inversión en el uso de infraestructura existente, como otro aeropuerto u otros modos de transporte, en particular las conexiones ferroviarias de alta velocidad.
- b) Necesidad de intervención estatal
87. Con el fin de evaluar si la ayuda estatal es efectiva para alcanzar el objetivo de interés común, primero es necesario identificar el problema. La ayuda estatal debe ir dirigida a situaciones en las que pueda aportar una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo.
88. Los aeropuertos de menor tamaño a menudo se enfrentan a condiciones menos favorables a la hora de desarrollar sus servicios y de atraer financiación privada para sus inversiones en infraestructuras que las aplicables a los grandes aeropuertos del EEE. Por estas razones, en las actuales condiciones de mercado, los aeropuertos más pequeños pueden tener dificultades a la hora de garantizar la financiación de sus inversiones sin financiación pública.
89. La necesidad de financiación pública para financiar las infraestructuras variará, por lo elevado de los costes fijos <sup>(81)</sup>, en función del tamaño del aeropuerto, y normalmente será mayor en el caso de los aeropuertos más pequeños. El Órgano considera que, en las actuales condiciones de mercado, pueden establecerse las siguientes categorías de aeropuertos <sup>(82)</sup>, y sus relativas viabilidades financieras:
- a) los aeropuertos con hasta 200 000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir en gran medida sus costes de capital;
- b) los aeropuertos con un tráfico anual de entre 200 000 y 1 millón de pasajeros normalmente no son capaces de cubrir en gran medida sus costes de capital;

<sup>(81)</sup> Entre el 70 y el 90 % de los costes de los aeropuertos son fijos.

<sup>(82)</sup> A efectos de las presentes Directrices, las categorías de aeropuertos se basan en los datos disponibles sobre el sector.

- c) en general, los aeropuertos con un tráfico anual de 1 a 3 millones de pasajeros deben poder cubrir en mayor medida sus costes de capital;
- d) los aeropuertos con un tráfico anual de más de 3 y hasta 5 millones de pasajeros deberían, en principio, poder cubrir en gran medida todos sus costes (incluidos los de funcionamiento y de capital), pero en determinadas circunstancias específicas podrían necesitar apoyo público para la financiación parcial de sus costes de capital;
- e) los aeropuertos con un tráfico anual superior a 5 millones de pasajeros normalmente son rentables y pueden cubrir todos sus costes, salvo en el caso de circunstancias muy excepcionales.

c) Idoneidad de la ayuda estatal como instrumento político

- 90. Los Estados de la AELC deberán demostrar que la medida de ayuda es un instrumento político adecuado 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.
- 91. Los Estados de la AELC tienen diferentes opciones en lo que se refiere al uso de los diferentes instrumentos políticos y formas de ayuda. En general, cuando un Estado de la AELC se ha planteado otras opciones, y la utilización de un instrumento selectivo como las ayudas estatales en forma de subvención directa se ha comparado con formas de apoyo menos falseadoras de la competencia, como préstamos, garantías o anticipos reembolsables, se considera que las medidas correspondientes constituyen un instrumento apropiado.
- 92. Siempre que sea posible, se invita a los Estados de la AELC a concebir regímenes nacionales que reflejen los principios más importantes subyacentes a la financiación pública y a indicar las principales características de la financiación pública prevista de los aeropuertos. Los regímenes marco garantizan la coherencia en el uso de los fondos públicos, reducen la carga administrativa sobre las autoridades de rango inferior que otorgan las ayudas y aceleran la aplicación de las medidas de ayuda individuales. Además, se invita a los Estados de la AELC a ofrecer una orientación clara para la aplicación de la financiación de la ayuda estatal a los aeropuertos regionales.

d) Existencia de efecto incentivador

- 93. Las obras relativas a una inversión individual solo podrán iniciarse tras la presentación de una solicitud a la autoridad que otorga la ayuda. Si las obras comienzan antes de presentar dicha solicitud, toda ayuda otorgada en relación con la inversión individual no se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE.
- 94. Un proyecto de inversión en un aeropuerto puede ser económicamente atractivo por sí mismo. Por ello, hay que comprobar si la inversión no se habría realizado o no se habría realizado en igual medida sin ayuda estatal. Si esto se confirma, el Órgano considerará que la medida de ayuda tiene un efecto incentivador.
- 95. El efecto incentivador se determina mediante un análisis comparativo de los niveles de actividad que se registrarían con y sin la ayuda.
- 96. En caso de que no se conozca un análisis comparativo, puede asumirse que existe efecto incentivador cuando exista un déficit de financiación del coste de capital, es decir, cuando, sobre la base de un plan de negocio previo pueda demostrarse que existe una diferencia entre los flujos de caja positivos y negativos (incluidos los costes de inversión en activos fijos) a lo largo de la duración de la inversión en términos de valor actualizado neto <sup>(83)</sup>.

e) Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo)

- 97. El importe máximo admisible de la ayuda estatal se expresa como un porcentaje de los costes subvencionables (la intensidad máxima de la ayuda). Los costes subvencionables son los relativos a inversiones en infraestructuras aeroportuarias, incluidos los gastos de planificación, infraestructura de servicios en tierra (cintas distribuidoras de equipajes, etc.) y equipamiento del aeropuerto. Los costes de inversión relacionados con actividades no aeronáuticas (en particular, aparcamientos, hoteles, restaurantes y oficinas) no son subvencionables <sup>(84)</sup>.

<sup>(83)</sup> Esto no excluye prever que los beneficios futuros puedan compensar las pérdidas iniciales.

<sup>(84)</sup> La financiación de estas actividades no está cubierta por las presentes Directrices, ya que no tienen carácter de transporte y, por tanto, se evaluarán sobre la base de las normas sectoriales y generales pertinentes.

98. Los costes de inversión relativos a la prestación de servicios de asistencia en tierra (como autobuses, vehículos, etc.) no son subvencionables, en la medida en que no formen parte de la infraestructura de servicios de asistencia en tierra <sup>(85)</sup>.
99. Para que sean proporcionales, la ayuda a la inversión a los aeropuertos debe limitarse a los costes extraordinarios (netos de ingresos extraordinarios) resultantes de la ejecución del proyecto o actividad asistida, en vez de a los costes del proyecto o actividad que el beneficiario habría ejecutado en la situación comparativa, es decir, si no hubiera recibido la ayuda. En caso de que no exista una situación comparativa específica, el importe proporcional de la ayuda estatal no deberá superar el déficit de financiación del proyecto de inversión (denominado «déficit de financiación del coste de capital»), que se determina, sobre la base de un plan de negocio previo, como el valor actual neto de la diferencia entre los flujos de caja positivos y negativos (incluidos los gastos de inversión) a lo largo de la duración de la inversión. En el caso de las ayudas a la inversión, el plan de negocio deberá cubrir el período de utilización económica del activo.
100. Como el déficit de financiación variará en función del tamaño del aeropuerto y normalmente es mayor para aeropuertos pequeños, el Órgano utilizará una gama de intensidades de ayuda máximas admisibles para garantizar la proporcionalidad general. La intensidad de ayuda no podrá superar la intensidad de ayuda máxima admisible a la inversión y, en cualquier caso, no superará el déficit de financiación real del proyecto de inversión.
101. El siguiente cuadro resume la intensidad de ayuda máxima admisible según el tamaño del aeropuerto, en función del número anual de pasajeros <sup>(86)</sup>.

Tamaño del aeropuerto en función del tráfico medio anual de pasajeros	Intensidad máxima de las ayudas a la inversión (%)
> 3-5 millones	hasta el 25
1-3 millones	hasta el 50
< 1 millón	hasta el 75

102. Las intensidades de ayuda máximas para las ayudas a la inversión para la financiación de las infraestructuras aeroportuarias podrá incrementarse hasta en un 20 % para aeropuertos situados en regiones remotas, con independencia de su tamaño.
103. Los aeropuertos con un volumen de tráfico medio anual inferior a 1 millón de pasajeros deben aportar un 25 %, como mínimo, a la financiación de los costes totales de inversión subvencionables. No obstante, los proyectos de inversión en determinados aeropuertos con un tráfico medio inferior a 1 millón de pasajeros anuales situados en regiones periféricas del EEE pueden dar lugar a un déficit de financiación superior a las intensidades de ayuda máximas. Tras una evaluación caso por caso y en función de las características particulares de cada aeropuerto, del proyecto de inversión y de la región servida, una intensidad superior al 75 % podrá estar justificada en circunstancias excepcionales en el caso de aeropuertos con un tráfico inferior a 1 millón de pasajeros anuales.
104. Con el fin de tener en cuenta las circunstancias específicas en relación con el traslado de un aeropuerto existente y el cese de las actividades aeroportuarias en un emplazamiento existente, el Órgano evaluará, en especial, la proporcionalidad, necesidad e intensidad máxima de la ayuda estatal otorgada sobre la base de una evaluación del déficit de financiación o la hipótesis de contraste de cada caso específico, con independencia del tráfico medio de pasajeros del aeropuerto.

<sup>(85)</sup> Las presentes Directrices no serán aplicables a las ayudas a la prestación de servicios de asistencia en tierra, independientemente de que sean prestados por el propio aeropuerto, por una compañía aérea o por un prestador de servicios de asistencia en tierra a terceras partes; esta ayuda será evaluada sobre la base de las normas generales aplicable.

<sup>(86)</sup> Tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique o se otorgue la ayuda en el caso de las ayudas no notificadas. En el caso de un aeropuerto de nueva construcción, deberá utilizarse el tráfico medio anual de pasajeros previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al comienzo de la explotación del tráfico de pasajeros. Estas cifras se refieren a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces; se aplica a rutas individuales. En caso de que un aeropuerto forme parte de un grupo de aeropuertos, el volumen de pasajeros se establecerá sobre la base de cada aeropuerto individual.



105. Adicionalmente, en circunstancias muy excepcionales caracterizadas por una clara deficiencia del mercado y teniendo en cuenta la magnitud de la inversión, la imposibilidad de financiar la inversión recurriendo a los mercados de capitales, un muy alto nivel de externalidades positivas y los falseamientos de la competencia, los aeropuertos con un tráfico medio de más de 5 millones de pasajeros anuales podrán recibir ayudas para la financiación de infraestructuras aeroportuarias. Sin embargo, en dichos casos el Órgano siempre procederá a una evaluación en profundidad, en particular con respecto a la proporcionalidad, la necesidad y la intensidad máxima de la ayuda estatal otorgada sobre la base del análisis del déficit de financiación o la hipótesis de contraste en cada caso específico, con independencia del tráfico medio de pasajeros del aeropuerto.

f) Evitación de efectos negativos indebidos para la competencia y el comercio

106. En particular, la duplicación de aeropuertos no rentables o la creación de capacidad adicional no utilizada en la zona de influencia de una infraestructura existente podría tener efectos falseadores. Por ello, el Órgano planteará, en principio, objeciones con respecto a la compatibilidad de la inversión en infraestructura aeroportuaria situada en la zona de influencia de un aeropuerto existente <sup>(87)</sup> en caso de que este no opere a plena capacidad o casi a plena capacidad.

107. Además, con el fin de impedir los efectos negativos de la ayuda que pueden darse cuando los aeropuertos tienen que hacer frente a restricciones presupuestarias menores <sup>(88)</sup>, las ayudas a la inversión a aeropuertos con un tráfico de hasta 5 millones de pasajeros podrán otorgarse bien como importe inicial para cubrir los costes de inversión subvencionables fijos o por tramos anuales para compensar el déficit de financiación de los costes de capital resultante del plan de negocio del aeropuerto.

108. Con el fin de limitar cualquier posible falseamiento, incluida cualquier inversión a la que se otorgue ayuda, el aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales y no estará destinado a un usuario específico. En caso de una limitación física de la capacidad, la asignación deberá hacerse sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Requisitos de notificación de los regímenes de ayuda y medidas de ayuda individuales

109. Se invita a los Estados de la AELC a notificar los regímenes de ayudas a la inversión para aeropuertos con un tráfico medio anual inferior a 3 millones de pasajeros.

110. Al evaluar un régimen de ayudas, se considerarán cumplidas las condiciones relativas a la necesidad de la ayuda, el efecto incentivador y la proporcionalidad si el Estado de la AELC se ha comprometido a otorgar ayudas individuales en virtud del régimen autorizado solo una vez que haya verificado que se cumplen las condiciones acumulativas de la presente sección.

111. Por su mayor riesgo de falseamiento de la competencia, deberán notificarse siempre de manera individual las siguientes medidas de ayuda:

a) ayuda a la inversión para aeropuertos con un tráfico medio anual de más de 3 millones de pasajeros;

b) ayuda a la inversión que sobrepasen el 75 % de la intensidad a aeropuertos con un tráfico medio anual inferior a 1 millón de pasajeros, excepto en el caso de aeropuertos situados en regiones remotas;

c) ayuda a la inversión otorgada para el traslado de aeropuertos;

d) ayuda a la inversión para financiar aeropuertos mixtos de pasajeros y mercancías por el que pasen más de 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se noti fique la ayuda;

e) ayuda a la inversión destinada a la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros (incluida la reconversión de un aeródromo existente en un aeropuerto de pasajeros);

f) ayuda a la inversión destinada a la creación o desarrollo de un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros de distancia o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente.

<sup>(87)</sup> Véase la sección 5.1.1(a).

<sup>(88)</sup> En caso de que la ayuda se determine sobre la base de cálculos *a posteriori* (cubriendo cualquier déficit que pudiera producirse), los aeropuertos pueden no estar muy motivados para contener sus costes y cobrar tasas de un nivel suficiente para cubrir dichos costes.

### 5.1.2. Ayudas de funcionamiento a los aeropuertos

112. Las ayudas de funcionamiento otorgadas a los aeropuertos, tanto las individuales como las otorgadas con arreglo a un régimen, se considerarán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE a tenor del artículo 61, apartado 3, letra c), durante un período transitorio de 10 años a partir de la fecha de publicación <sup>(89)</sup> de las presentes Directrices, siempre que se cumplan los criterios acumulativos del punto 79 tal y como se explica en los puntos 113 a 134.
- a) Contribución a un objetivo bien definido de interés común
113. Como se explica en el punto 13, con el fin de dar a los aeropuertos tiempo para ajustarse a las nuevas realidades del mercado y de evitar perturbaciones en el tráfico aéreo y las conexiones de las regiones, la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos puede contribuir a conseguir un objetivo de interés común durante un período transitorio de 10 años, siempre que:
- a) incremente la movilidad de los ciudadanos del EEE y las conexiones de las regiones al establecer puntos de acceso para los vuelos en el interior del EEE; o
- b) contribuya a combatir la congestión del tráfico aéreo en los mayores centros de distribución de tráfico aéreo del EEE, o
- c) facilite el desarrollo regional.
114. No obstante, la duplicación de aeropuertos deficitarios no contribuye a un objetivo de interés común. 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 del otro aeropuerto situado en dicha zona de influencia.
115. En consecuencia, el Órgano planteará dudas con respecto a las perspectivas de que un aeropuerto deficitario pueda llegar a cubrir la totalidad de sus costes al finalizar el período transitorio, en caso de que otro aeropuerto esté situado en la misma zona de influencia.
- b) Necesidad de intervención del Estado
116. Con el fin de evaluar si la ayuda estatal es efectiva para alcanzar el objetivo de interés común, es necesario diagnosticar el problema. La ayuda estatal debe ir dirigida a situaciones en las que pueda aportar una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo.
117. Los aeropuertos de menor tamaño frecuentemente se enfrentan a condiciones menos favorables a la hora de desarrollar sus servicios y de atraer financiación privada para sus inversiones en infraestructuras que las aplicables a los grandes aeropuertos del EEE. Por estas razones, en las actuales condiciones de mercado, los aeropuertos más pequeños pueden tener dificultades a la hora de financiar sus inversiones sin fondos públicos.
118. En las actuales condiciones del mercado, la necesidad de financiación pública para las infraestructuras variará, por lo elevado de los costes fijos, en función del tamaño del aeropuerto, y normalmente será mayor en el caso de los aeropuertos más pequeños. El Órgano considera que, en las actuales condiciones del mercado, pueden establecerse las siguientes categorías de aeropuertos y sus relativas viabilidades financieras:
- a) los aeropuertos con hasta 200 000 pasajeros anuales podrían no estar en condiciones de cubrir en gran medida sus costes de funcionamiento;
- b) los aeropuertos con un tráfico de entre 200 000 y 700 000 pasajeros normalmente podrían no ser capaces de cubrir una parte sustancial de sus costes de funcionamiento;
- c) en general, los aeropuertos con un tráfico anual de entre 700 000 y 1 millón de pasajeros deberían poder cubrir en mayor medida sus costes de funcionamiento;

<sup>(89)</sup> Las referencias a la «fecha de publicación» en las presentes Directrices serán la fecha de publicación en el sitio web del Órgano.

- d) los aeropuertos con un tráfico anual de entre 1 y 3 millones de pasajeros deberían, en principio, poder cubrir la mayor parte de sus costes de funcionamiento;
- e) los aeropuertos con un tráfico anual superior a 3 millones de pasajeros normalmente son rentables y deberían poder cubrir sus costes de funcionamiento.
119. Por ello, el Órgano considera que para poder recibir ayuda de funcionamiento, el tráfico anual del aeropuerto no deberá superar los 3 millones de pasajeros <sup>(90)</sup>.
- c) Idoneidad de la ayuda estatal como instrumento político
120. Los Estados de la AELC deberán demostrar que la medida de ayuda es un instrumento político adecuado 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 <sup>(91)</sup>.
121. Con el fin de incentivar adecuadamente una gestión eficiente de un aeropuerto, el importe de la ayuda deberá, en principio, establecerse previamente como un importe total fijo que cubrirá el déficit de financiación esperado de los costes de funcionamiento (determinado sobre la base de un plan de negocios previo) durante un período transitorio de hasta 10 años. Por estas razones, no se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE. Los Estados de la AELC deberán desembolsar el importe total fijo mediante un pago único o a plazos, por ejemplo, con una cadencia anual.
122. En circunstancias excepcionales, cuando la evolución futura de los costes y los ingresos esté rodeada de un alto grado de incertidumbre y los poderes públicos se enfrenten a importantes asimetrías de información, los poderes públicos podrán calcular el importe máximo de la ayuda de funcionamiento compatible en función de un modelo basado en el déficit inicial de financiación de los costes de funcionamiento al comienzo del período transitorio. El déficit inicial de financiación de los costes de funcionamiento es la media de los déficits de financiación de los costes de funcionamiento (es decir, el importe de los costes de funcionamiento no cubiertos por los ingresos) durante los 5 años que preceden a la fecha de comienzo del período transitorio (2009 a 2013).
123. Se invita a los Estados de la AELC a que, siempre que sea posible, establezcan regímenes nacionales que reflejen los grandes principios subyacentes a la financiación pública y que indiquen las principales características de la financiación pública prevista de los aeropuertos. Los regímenes marco garantizan la coherencia en el uso de los fondos públicos, reducen la carga administrativa sobre las autoridades de rango inferior que otorgan la ayuda y aceleran la ejecución de las medidas individuales de ayuda. Además, se invita a los Estados de la AELC a dar orientaciones claras para la aplicación de la financiación estatal destinada a los aeropuertos regionales y las compañías aéreas que los utilicen.
- d) Existencia de efecto incentivador
124. La ayuda de funcionamiento tiene un efecto incentivador si es plausible que, a falta de dicha ayuda 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.
- e) Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)
125. 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 ayudada.
126. El plan de negocio del aeropuerto deberá fijar como objetivo la plena cobertura de los costes de funcionamiento al final del período transitorio. Los parámetros básicos de este plan de negocio formarán parte integral de la evaluación de compatibilidad del Órgano.

<sup>(90)</sup> Tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique o se otorgue la ayuda en el caso de las ayudas no notificadas. En el caso de un aeropuerto de nueva construcción, deberá utilizarse el tráfico medio anual de pasajeros previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al comienzo de la explotación del tráfico de pasajeros. Estas cifras se refieren a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces; se aplica a rutas individuales. En caso de que un aeropuerto forme parte de un grupo de aeropuertos, el volumen de pasajeros se establecerá sobre la base de cada aeropuerto individual.

<sup>(91)</sup> Véase, asimismo, el apartado 91.

127. La forma de cubrir plenamente los costes operativos será diferente para cada aeropuerto, dependiendo de su déficit inicial de financiación de los costes de funcionamiento al comienzo del período transitorio. El período transitorio comenzará a contar a partir de la fecha de publicación de las presentes Directrices.
128. En cualquier caso, el importe de ayuda máxima admisible durante la totalidad del período transitorio se limitará al 50 % del déficit de financiación durante un período de 10 años <sup>(92)</sup>. Por ejemplo, si la media anual del déficit de financiación de un aeropuerto determinado durante el período 2009-2013 asciende a 1 millón de euros, el importe máximo de la ayuda de funcionamiento que el aeropuerto podría recibir previamente como importe total fijo sería de 5 millones de euros en 10 años (50 % × 1 millón × 10). Ninguna otra ayuda de funcionamiento será considerada compatible para dicho aeropuerto.
129. En un plazo de 10 años desde el comienzo del período transitorio, a más tardar, todos los aeropuertos deberán haber alcanzado la cobertura plena de sus costes de funcionamiento y a partir de ese momento ninguna ayuda de funcionamiento a los aeropuertos se considerará compatible con el mercado interior, con excepción de la otorgada de conformidad con las normas horizontales aplicables a las ayudas estatales, como las aplicables a la financiación de los SIEG.
130. En las actuales condiciones del mercado, los aeropuertos con un tráfico anual de hasta 700 000 pasajeros pueden tener crecientes dificultades para alcanzar la plena cobertura de costes durante el período transitorio de 10 años. Por este motivo, el importe de la ayuda máxima autorizada para dichos aeropuertos será del 80 % del déficit inicial de financiación de los costes de funcionamiento durante un período de 5 años a partir de la fecha de comienzo del período transitorio. Por ejemplo, si la media anual del déficit de financiación de un pequeño aeropuerto en el período 2009-2013 asciende a 1 millón EUR, el importe máximo de la ayuda de funcionamiento que podrá recibir como importe total previo sería de 4 millones EUR durante 5 años (80 % × 1 millón × 5). El Órgano reevaluará la necesidad de un trato específico continuado y las perspectivas futuras de plena cobertura de los costes de funcionamiento para esta categoría de aeropuertos, en particular por lo que se refiere al cambio de las condiciones del mercado y las perspectivas de rentabilidad.

f) Evitación de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio

131. Al evaluar la compatibilidad de la ayuda de funcionamiento, el Órgano 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.
132. La ayuda de funcionamiento para un aeropuerto situado en la misma zona de influencia solo se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE cuando el Estado de la AELC demuestre que todos los aeropuertos de la misma zona de influencia podrán llegar a cubrir la totalidad de sus costes al finalizar el período transitorio.
133. Con el fin de limitar al máximo los falseamientos de la competencia, el aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales y no estar destinado a un usuario específico. En caso de que exista una limitación física de la capacidad, esta se distribuirá con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.
134. Además, para limitar los efectos negativos para la competencia y el comercio, el Órgano aprobará las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos durante un período transitorio de 10 años a partir de la fecha de publicación de las presentes Directrices. El Órgano reevaluará la situación de los aeropuertos con un tráfico anual de hasta 700 000 pasajeros 4 años después del comienzo del período transitorio.

Requisitos de notificación de los regímenes de ayuda y medidas de ayuda individuales

135. Se invita a los Estados de la AELC a notificar los regímenes nacionales de ayuda de funcionamiento para la financiación de los aeropuertos, en vez de las medidas de ayuda individuales otorgadas a cada aeropuerto. La finalidad de esta disposición es reducir la carga administrativa tanto para las autoridades de los Estados de la AELC como para el Órgano.

<sup>(92)</sup> El 50 % de la intensidad de ayuda corresponde al déficit de financiación durante 10 años para un aeropuerto que, comenzando con la cobertura de los costes de explotación inicial al comienzo del período transitorio, logre la plena cobertura de costes a los 10 años.

136. Por su mayor riesgo de falseamiento de la competencia, deberán notificarse siempre de manera individual las siguientes medidas de ayuda:
- ayudas de funcionamiento por las que se financie un aeropuerto mixto de pasajeros y mercancías por el que pasen más de 200 000 toneladas de carga durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifiquen las ayudas;
  - ayudas de funcionamiento a un aeropuerto si existen otros aeropuertos a menos de 100 kilómetros de distancia o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad.

Ayuda otorgada antes del comienzo del período transitorio

137. La ayuda de funcionamiento otorgada antes del comienzo del período transitorio (incluida la desembolsada antes de la publicación de las presentes Directrices) podrá ser declarada compatible por la totalidad de los costes de funcionamiento no cubiertos siempre que se cumplan las condiciones previstas en la sección 5.1.2, excepto los puntos 115, 119, 121, 122, 123, 126 a 130, 132, 133 y 134. En particular, a la hora de evaluar la compatibilidad de la ayuda de funcionamiento otorgada antes de la publicación de las presentes Directrices, el Órgano tendrá en cuenta los falseamientos de la competencia.

## 5.2. Ayuda de puesta en marcha otorgada a compañías aéreas

138. Como se explica en el punto 15, la ayuda estatal otorgada a compañías aéreas para la puesta en marcha de una nueva ruta con el objetivo de aumentar las conexiones de una región se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), si se cumplen las condiciones acumulativas del punto 79 tal y como se explica en los puntos 139 a 153.

a) Contribución a un objetivo bien definido de interés común

139. Las ayudas de puesta en marcha otorgadas a compañías aéreas se considerará que contribuyen a la consecución de un objetivo de interés común, si:

a) incrementan la movilidad de los ciudadanos del EEE y las conexiones de las regiones mediante la apertura de nuevas rutas, o

b) facilitan el desarrollo regional de regiones remotas.

140. Cuando una conexión que será explotada por la nueva ruta aérea ya esté siendo explotada por un servicio ferroviario de alta velocidad comparable o por otro aeropuerto situado en la misma zona de influencia en condiciones comparables, especialmente en lo tocante a la duración del trayecto, no podrá considerarse que contribuye a un objetivo bien definido de interés común.

b) Necesidad de intervención estatal

141. Las condiciones a las que se enfrentan los aeropuertos más pequeños a la hora de desarrollar sus servicios son frecuentemente menos favorables que las de los principales aeropuertos del EEE. Además, las compañías aéreas no están siempre dispuestas a correr el riesgo de abrir nuevas rutas desde aeropuertos desconocidos y que no han sido probados, y puede que carezcan de incentivos adecuados para hacerlo.

142. Sobre esta base, la ayuda de puesta en funcionamiento solo se considerará compatible para rutas que conecten un aeropuerto con menos de 3 millones de pasajeros anuales <sup>(93)</sup> con otro aeropuerto situado en la Zona Europea Común de Aviación <sup>(94)</sup>.

143. Las ayudas de puesta en marcha para rutas que conecten un aeropuerto situado en una región remota con otro aeropuerto (situado o no en la Zona Europea Común de Aviación) serán compatibles independientemente del volumen de tráfico de los aeropuertos de que se trate.

144. Las ayudas de puesta en marcha para rutas entre aeropuertos con un tráfico anual <sup>(95)</sup> de entre 3 y 5 millones de pasajeros no situados en regiones remotas solo se considerarán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE en casos excepcionales debidamente justificados.

<sup>(93)</sup> Tráfico medio anual de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se notifique o se otorgue la ayuda en el caso de las ayudas no notificadas. En el caso de un aeropuerto de nueva construcción, deberá utilizarse el tráfico medio anual de pasajeros previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al comienzo de la explotación del tráfico de pasajeros. Estas cifras se refieren a trayectos, es decir, que un pasajero que vuele desde el aeropuerto y luego regrese al mismo se contabiliza dos veces; se aplica a rutas individuales.

<sup>(94)</sup> Decisión 2006/682/CE del Consejo de los representantes de los Estados miembros de la Unión Europea reunidos en el seno del Consejo, de 9 de junio de 2006, sobre la firma y aplicación provisional del Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la República de Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, la República de Bulgaria, la República de Croacia, la República de Islandia, la República de Montenegro, el Reino de Noruega, Rumanía, la República de Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo, sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA) (DO L 285 de 16.10.2006, p. 1).

<sup>(95)</sup> Véase también la nota 93.

145. Las ayudas de puesta en marcha para rutas de un aeropuerto con más de 5 millones de pasajeros anuales no situado en regiones remotas no se considerarán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

c) Idoneidad de las ayudas estatales como instrumento político

146. Los Estados de la AELC deberán demostrar que la ayuda es adecuada para lograr el objetivo previsto o para solucionar los problemas planteados. Una medida de ayuda no se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE si existen otros instrumentos políticos o de ayuda menos falseadores que permitan alcanzar el mismo objetivo <sup>(96)</sup>.
147. Un plan de negocio previo redactado por la compañía aérea debe establecer que la ruta que reciba la ayuda tiene perspectivas de ser rentable para la compañía aérea sin financiación pública transcurridos 3 años. En caso de que no exista un plan de negocio para una ruta, la compañía aérea deberá comprometerse irrevocablemente con el aeropuerto a operar la ruta durante un período como mínimo equivalente al período para el cual recibió la ayuda de puesta en marcha.

d) Existencia de efecto incentivador

148. Las ayudas de puesta en marcha para las compañías aéreas tienen un efecto incentivador si es probable que, a falta de la ayuda, el nivel de actividad económica de la compañía en el aeropuerto afectado se redujera significativamente, por ejemplo, no poniéndose en marcha la nueva ruta.
149. La nueva ruta solo podrá establecerse después de la presentación de la solicitud de ayuda por parte de la autoridad que otorga la ayuda. Si la nueva ruta se pone en marcha antes de presentar dicha solicitud, toda ayuda otorgada relativa a dicha ayuda no se considerará compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

e) Proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)

150. La ayuda de puesta en marcha podrá cubrir hasta el 50 % de las tasas aeroportuarias aplicables a una ruta durante un período máximo de 3 años. Los costes subvencionables serán los de las tasas aeroportuarias de la ruta.

f) Evitación de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio

151. Con el fin de evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio, cuando una conexión (por ejemplo, entre dos ciudades) que será explotada por la nueva ruta aérea ya esté siendo explotada por un servicio ferroviario de alta velocidad comparable o por otro aeropuerto situado en la misma zona de influencia en condiciones comparables, especialmente en lo tocante a la duración del trayecto, dicha ruta no será elegible para una ayuda de puesta en marcha.
152. Todo poder público que prevea otorgar ayudas a la puesta en marcha de una compañía aérea para una nueva ruta, incluso a través de un aeropuerto, deberá hacer público su proyecto con antelación y publicidad suficientes para permitir a todas las compañías aéreas interesadas proponer sus servicios.
153. Las ayudas a la puesta en marcha no podrán sumarse a otros tipos de ayuda estatal a la explotación de una ruta.

Requisitos de notificación de los regímenes de ayuda y las medidas de ayuda individual

154. Se invita encarecidamente a los Estados de la AELC a notificar los regímenes nacionales de ayuda a la puesta en marcha de compañías aéreas, en lugar de las medidas de ayuda individuales para cada aeropuerto. La finalidad de esta disposición es reducir la carga administrativa tanto para las autoridades de los Estados de la AELC como para el Órgano.
155. Por su mayor riesgo de falseamiento de la competencia, las ayudas de puesta en marcha a los aeropuertos no situados en regiones remotas con un tráfico medio anual superior a 3 millones de pasajeros siempre deberán ser notificadas individualmente.

<sup>(96)</sup> Véase también el apartado 91.

## 6. AYUDAS DE CARÁCTER SOCIAL CON ARREGLO AL ARTÍCULO 61, APARTADO 2, LETRA a), DEL ACUERDO EEE

156. Las ayudas de carácter social en el caso de los servicios de transporte aéreo se considerarán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 61, apartado 2, letra a), siempre que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas <sup>(97)</sup>:
- la ayuda deberá beneficiar efectivamente a los consumidores finales;
  - la ayuda deberá tener un carácter social, es decir que solo deberá cubrir en principio a determinadas categorías de pasajeros que viajen en una ruta (por ejemplo, pasajeros con necesidades especiales como niños, personas con discapacidad, personas con bajos ingresos, estudiantes, personas mayores, etc). No obstante, si se trata de un enlace con zonas remotas como regiones ultraperiféricas, islas y zonas poco pobladas, la ayuda podrá cubrir a la totalidad de la población de la región;
  - la ayuda deberá ser otorgada sin discriminación en cuanto al origen de los servicios, es decir, sean cuales sean las compañías aéreas que operen los servicios.
157. Se invita encarecidamente a los Estados de la AELC a notificar los regímenes nacionales de ayudas de carácter social en vez de las medidas de ayuda individuales.

## 7. ACUMULACIÓN

158. Las intensidades de ayuda máximas aplicables con arreglo a las presentes Directrices se aplicarán con independencia de que la ayuda se financie íntegramente con recursos del Estado o sea financiada en parte por el EEE.
159. Las ayudas autorizadas con arreglo a las presentes Directrices no podrán acumularse con otras ayudas estatales, ayudas *de minimis* u otras formas de financiación del EEE, si esa combinación da como resultado una intensidad de ayuda superior a la contemplada en las presentes Directrices.

## 8. DISPOSICIONES FINALES

## 8.1. Informes anuales

160. De conformidad con el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción y la versión consolidada de la Decisión del Órgano n.º 195/04/COL <sup>(98)</sup>, los Estados de la AELC deberán presentar informes anuales al Órgano. Los informes anuales se publicarán en el sitio internet del Órgano.

## 8.2. Transparencia

161. A juicio del Órgano, se necesitan medidas suplementarias con objeto de mejorar la transparencia de las ayudas estatales en el EEE. En particular, deberán adoptarse medidas para garantizar que los Estados de la AELC, los operadores económicos, las personas interesadas y el Órgano tengan fácil acceso al texto completo de todos los regímenes de ayuda aplicables en el sector de la aviación y a la información pertinente en relación con las medidas de ayuda individuales otorgadas.
162. Los Estados de la AELC publicarán en un sitio internet central único, a nivel nacional o regional, la siguiente información sobre las medidas de ayuda estatal:
- texto completo del régimen de ayuda aprobado o de la decisión individual de concesión de la ayuda y sus disposiciones de aplicación;
  - identidad del poder que otorga la ayuda;
  - nombre de los beneficiarios individuales, forma e importe de la ayuda otorgada a cada beneficiario, la fecha de la concesión, tipo de empresa (PYME o gran empresa), la región en la que está situado el beneficiario (nivel NUTS 2) y principal sector económico en el que el beneficiario desarrolla sus actividades (a nivel de grupo NACE). Este requisito no será obligatorio para las ayudas inferiores a 200 000 EUR.

<sup>(97)</sup> Véase, por ejemplo, en lo referente a la evaluación de las ayudas de carácter social a consumidores individuales, la Decisión de la Comisión de 16 de mayo de 2006, N 169/2006 — Reino Unido — Ayuda de carácter social respecto a los servicios aéreos en los Highlands e Islas de Escocia (DO C 272 de 9.11.2006, p. 10); Decisión de la Comisión de 11.12.2007, N 471/2007 — Portugal — Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira (DO C 46 de 19.2.2008, p. 2); y Decisión de la Comisión de 5 de enero de 2011, N 426/2010 — Francia — Régime d'aides à caractère social au bénéficiaire de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion (DO C 71 de 5.3.2011, p. 5).

<sup>(98)</sup> Disponible en <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>.

163. Dicha información deberá publicarse tras la adopción de la decisión de otorgar la ayuda, deberá conservarse como mínimo durante 10 años y ser accesible para las personas interesadas sin restricciones <sup>(99)</sup>.

### 8.3. Supervisión

164. Los Estados de la AELC deberán encargarse de que se conserven registros detallados en relación con todas las medidas que supongan la concesión de ayudas estatales con arreglo a las presentes Directrices. Estos registros deberán contener toda la información necesaria para determinar el cumplimiento de las condiciones de compatibilidad y, en especial las relacionadas, en su caso, con los costes subvencionables y la intensidad de ayuda máxima permitida. Estos registros se conservarán durante 10 años a partir de la fecha de concesión de las ayudas y se facilitarán al Órgano a petición de este.
165. Para que el Órgano pueda hacer un seguimiento de los avances en la reducción progresiva de la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos y su efecto sobre la competencia, los Estados de la AELC deberán presentar informes periódicos (anuales) sobre los avances hacia la plena cobertura de los costes de funcionamiento de cada aeropuerto beneficiario de ayuda de funcionamiento. En algunos casos, podrá designarse un administrador encargado de la supervisión para garantizar el cumplimiento de las condiciones y obligaciones en las que se basa la autorización de la ayuda.

### 8.4. Evaluación

166. Para garantizar en mayor medida que los falseamientos de la competencia y el comercio son limitados, el Órgano podrá exigir que determinados regímenes tengan una duración limitada y que sean evaluados. Las evaluaciones deberán llevarse a cabo, en particular, en el caso de regímenes en los que el potencial de falseamiento sea especialmente elevado, es decir los regímenes que podrían restringir significativamente la competencia si su aplicación no se revisa a su debido tiempo.
167. Habida cuenta de sus objetivos y a fin de no suponer una carga desproporcionada para los Estados de la AELC más pequeños y para las medidas de ayuda de menor importe, este requisito solo se aplicará a los regímenes de ayuda de gran presupuesto que presenten características innovadoras o cuando se prevean cambios importantes del mercado, tecnológicos o normativos. La evaluación deberá ser efectuada por un perito independiente del organismo que otorga la ayuda, utilizando una metodología común <sup>(100)</sup> y deberá hacerse pública.
168. La evaluación deberá presentarse al Órgano a su debido tiempo a fin de que se pueda estudiar la posible prórroga del régimen de ayuda y, en cualquier caso, en el momento de la expiración del régimen. El alcance y la metodología precisos de la evaluación que se debe realizar se definirán en la decisión por la que se aprueba el régimen de ayudas. Toda medida de ayuda con un objetivo similar deberá tener en cuenta los resultados de esta evaluación.

### 8.5. Medidas apropiadas

169. Cuando proceda, los Estados de la AELC modificarán sus regímenes de ayuda para conformarlos a las presentes Directrices a más tardar en un plazo de 12 meses después de su publicación.
170. Se invita a los Estados de la AELC a manifestar su acuerdo incondicional explícito con las presentes Directrices en un plazo de 2 meses a partir de su publicación. A falta de respuesta, el Órgano entenderá que el Estado de la AELC no está de acuerdo con las medidas propuestas.

### 8.6. Aplicación

171. Los principios recogidos en las presentes Directrices se aplicarán a partir de la fecha de su publicación. Las presentes Directrices sustituirán a las Directrices de aviación de 1994 y de 2005 a partir de dicha fecha.
172. A la luz de la evolución del sector de la aviación, y en particular de su liberalización, el Órgano considera que las disposiciones de su Comunicación sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales <sup>(101)</sup> no deben aplicarse a los casos pendientes de ayudas de funcionamiento ilegales destinadas a los aeropuertos con anterioridad a la fecha de publicación de las presentes Directrices. En lugar de ello, el Órgano aplicará los principios establecidos en las presentes Directrices a todos los casos de ayudas de funcionamiento (notificaciones pendientes y ayudas ilegales no notificadas) destinadas a aeropuertos, aunque la ayuda haya sido otorgada antes de la publicación de las presentes Directrices y del comienzo del período transitorio.

<sup>(99)</sup> Esta información deberá actualizarse regularmente (por ejemplo, semestralmente) y estar disponible en formato abierto.

<sup>(100)</sup> Dicha metodología común podrá ser facilitada por el Órgano.

<sup>(101)</sup> Normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales (DO L 73 de 19.3.2009, p. 23, y Suplemento EEE n.º 15 de 19.3.2009, p. 1).



173. Por lo que se refiere a la ayuda a la inversión para los aeropuertos, el Órgano aplicará los principios establecidos en las presentes Directrices a todas las medidas de ayuda notificadas sobre las que tenga que pronunciarse a partir de la fecha de publicación de las presentes Directrices, incluso cuando los proyectos de ayuda se hayan notificado con anterioridad a esa fecha. De conformidad con las normas del Órgano aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales, el Órgano aplicará a la ayuda ilegal a la inversión en aeropuertos las normas en vigor en el momento de concesión de la ayuda. Por consiguiente, los principios establecidos en las presentes Directrices no se aplicarán en el caso de ayudas ilegales a la inversión en aeropuertos otorgadas antes de la fecha de publicación de las presentes Directrices.
174. Por lo que se refiere a la ayuda a la puesta en marcha para compañías aéreas, el Órgano aplicará los principios establecidos en las presentes Directrices a todas las medidas de ayuda notificadas sobre las que tenga que pronunciarse a partir de la publicación de las presentes Directrices, incluso cuando los proyectos de ayuda se hayan notificado con anterioridad a esa fecha. De conformidad con la Comunicación del Órgano sobre la determinación de las normas aplicables a la evaluación de las ayudas estatales ilegales, el Órgano aplicará a la ayuda ilegal a la puesta en marcha de compañías aéreas las normas en vigor en el momento de concesión de la ayuda. Por consiguiente, los principios establecidos en las presentes Directrices no se aplicarán en el caso de ayudas ilegales a la puesta en marcha de compañías aéreas otorgadas antes de la publicación de las presentes Directrices.

#### 8.7. Revisión

175. El Órgano realizará una evaluación de las presentes Directrices en cualquier momento y, a más tardar, 6 años después de su publicación. La evaluación se basará en información fehaciente y en los resultados de amplias consultas efectuadas por el Órgano sobre la base de los datos facilitados por los Estados de la AELC y las partes interesadas. El Órgano reevaluará la situación de aeropuertos con un tráfico anual de hasta 700 000 pasajeros con el fin de determinar, de cara al futuro, la necesidad de mantener normas específicas sobre compatibilidad de las ayudas de funcionamiento en favor de esta categoría de aeropuertos a la luz de las futuras perspectivas para la plena cobertura de los costes de funcionamiento, en particular por lo que se refiere al cambio de las condiciones del mercado y las perspectivas de rentabilidad.
  176. Tras consultar a los Estados de la AELC, el Órgano podrá sustituir o complementar las presentes Directrices sobre la base de consideraciones importantes de la política de competencia o de la política de transportes.
-

## APÉNDICE

## RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE COMPATIBILIDAD

## Cuadro 1

## Sinopsis de las condiciones de compatibilidad de las ayudas a aeropuertos

Condiciones de compatibilidad	Ayudas a la inversión al aeropuerto	Ayudas de funcionamiento al aeropuerto
a) Contribución a un objetivo bien definido de interés común	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Incrementar la movilidad estableciendo puntos de acceso a vuelos en el interior del EEE</li> <li>— Combatir la congestión en los principales centros de distribución de tráfico aéreo</li> <li>— Facilitar el desarrollo regional</li> </ul> <p>La duplicación de aeropuertos y la capacidad no utilizada a falta de perspectivas de utilización satisfactorias a medio plazo no contribuyen a objetivos bien definidos de interés común</p>	
b) Necesidad de la intervención estatal	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 3 millones de pasajeros</li> <li>&gt; 3-5 millones de pasajeros en determinadas circunstancias específicas</li> <li>&gt; 5 millones de pasajeros solo en circunstancias muy excepcionales</li> </ul>	< 3 millones de pasajeros
c) Idoneidad de la medida de ayuda	La medida de ayuda propuesta debe ser un instrumento político adecuado para dar respuesta al objetivo de interés común	
	Estudio de instrumentos de ayuda menos falseadores (garantías, préstamos bonificados, etc.)	Previa como cantidad fija que cubra el déficit de financiación previsto de los costes de funcionamiento (determinados sobre la base de un plan de negocio previo) durante un período transitorio de hasta 10 años
d) Efecto incentivador	Presente, si la inversión no se hubiera realizado o con un alcance diferente (análisis comparativo o de déficit de financiación sobre la base de un plan de negocios previo)	Presente, si en su ausencia el nivel de actividad económica del aeropuerto se viera significativamente reducido
e) Proporcionalidad de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)		
Costes subvencionables:	Costes relativos a las inversiones en infraestructura y equipamiento aeroportuarios, con excepción de los costes de inversión en actividades no aeronáuticas	Déficit de financiación de funcionamiento del aeropuerto
Intensidad máxima permisible de la ayuda:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 3-5 millones hasta el 25 %</li> <li>1-3 millones hasta el 50 %</li> <li>&lt; 1 millones hasta el 75 %</li> </ul>	<p>Durante el período transitorio: 50 % de la media del déficit de financiación de funcionamiento inicial calculado como media de los 5 años anteriores al período de transición (2009-2013)</p> <p>Tras un período transitorio de 10 años: no se autoriza la ayuda de funcionamiento (excepto si se concede según las normas horizontales)</p>

Condiciones de compatibilidad	Ayudas a la inversión al aeropuerto	Ayudas de funcionamiento al aeropuerto
Excepciones:	<p>Para aeropuertos situados en regiones remotas (independientemente de su tamaño) las intensidades máximas de ayuda a la inversión para financiar infraestructuras aeroportuarias podrán incrementarse hasta el 20 %</p> <p>Para aeropuertos &lt; 1 millón de pasajeros anuales situados en una región periférica: la intensidad podrá superar el 75 % en circunstancias excepcionales sujetas a una evaluación caso por caso</p> <p>En caso de deslocalización: la proporcionalidad, necesidad e intensidad máxima de la ayuda se evaluarán independientemente del tráfico medio</p> <p>Para aeropuertos con más de 5 millones de pasajeros anuales: solo en circunstancias muy excepcionales, caracterizadas por un claro déficit del mercado y teniendo en cuenta la magnitud de la inversión y el falseamiento de la competencia</p>	Para aeropuertos < 700 000 pasajeros anuales: 80 % de la media del déficit de financiación de funcionamiento inicial para 5 años tras el inicio del período de transición
f) Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio entre Estados del EEE	<p>Abierto a todos los usuarios potenciales y no limitado a un usuario específico</p> <p>Aeropuertos &lt; 5 millones de pasajeros anuales: importe inicial fijo o tramos anuales para compensar el déficit de financiación de los costes de capital resultantes del plan comercial del aeropuerto</p>	<p>Evaluación del falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio</p> <p>Abierto a todos los usuarios potenciales y no limitado a un usuario específico</p> <p>Aeropuertos &lt; 700 000 pasajeros anuales: reevaluado a los cuatro años de iniciado el período de transición</p>
Requisitos de notificación de los regímenes de ayuda y de medidas de ayuda individuales	<p>Regímenes de ayuda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aeropuertos &lt; 3 millones de pasajeros anuales</li> </ul> <p>Notificaciones individuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aeropuertos &gt; 3 millones de pasajeros anuales</li> <li>— ayuda a la inversión a un aeropuerto &lt; 1 millón de pasajeros anuales que supere el 75 % de intensidad de la ayuda</li> <li>— ayuda de inversión concedida para la deslocalización de aeropuertos</li> <li>— aeropuertos mixtos pasajeros/mercancías &gt; 200 000 toneladas de mercancías durante dos ejercicios económicos precedentes al año de notificación</li> <li>— creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros (incluida la conversión de un campo de aviación existente)</li> <li>— creación o desarrollo de un aeropuerto situado en un radio de 100 kilómetros o 60 minutos de desplazamiento de un aeropuerto existente</li> </ul>	<p>Regímenes de ayuda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aeropuertos &lt; 3 millones de pasajeros anuales</li> </ul> <p>Notificaciones individuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aeropuertos mixtos pasajeros/mercancías &gt; 200 000 toneladas de mercancías durante dos ejercicios económicos precedentes al año de notificación</li> <li>— ayuda de funcionamiento a un aeropuerto situado en un radio de 100 kilómetros o 60 minutos de desplazamiento de un aeropuerto existente</li> </ul>

Cuadro 2

**Sinopsis de las condiciones de compatibilidad de la ayuda de puesta en marcha a compañías aéreas**

Condiciones de compatibilidad	Ayuda de puesta en marcha a compañías aéreas
a) Contribución a un objetivo bien definido de interés común	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Incrementar la movilidad estableciendo puntos de acceso a vuelos en el interior del EEE</li> <li>— Facilitar el desarrollo regional</li> </ul> <p>No duplicar una conexión comparable existente cubierta por un servicio de tren de alta velocidad o por otro aeropuerto de la misma zona de influencia en condiciones comparables</p>
b) Necesidad de la intervención estatal	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Aeropuertos &lt; 3 millones de pasajeros anuales</li> <li>— Aeropuertos situados en regiones remotas independientemente de su tamaño</li> <li>— Aeropuertos entre &gt; 3-5 millones de pasajeros anuales solo en circunstancias excepcionales</li> <li>— Sin ayuda de puesta en marcha para los enlaces de aeropuertos por encima de 5 millones de pasajeros anuales</li> </ul>
c) Idoneidad de la medida de ayuda	<ul style="list-style-type: none"> <li>— No subvencionable si la ruta ya está cubierta por un servicio de tren de alta velocidad o por otro aeropuerto de la misma zona de influencia en condiciones comparables</li> <li>— Plan de negocio previo que demuestre la rentabilidad de la ruta como mínimo después de tres años o compromiso irrevocable de la compañía aérea de explotar la ruta como mínimo un período equivalente al período durante el cual recibió la ayuda de puesta en marcha</li> </ul>
d) Efecto incentivador	<p>Presente, si a falta de ayuda, el nivel de actividad económica de la compañía aérea en el aeropuerto de que se trate se redujera de forma importante (por ejemplo, la nueva ruta no se habría puesto en marcha).</p> <p>La nueva ruta o el nuevo calendario solo puede ponerse en marcha tras presentar el formulario de solicitud de ayuda a la autoridad otorgante.</p>
e) Proporcionalidad de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario)	
— Costes subvencionables:	Tasas aeroportuarias respecto a una ruta
— Intensidad máxima permisible de la ayuda:	50 % por un período máximo de 3 años
f) Evitar efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio entre Estados del EEE	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Las autoridades públicas deben hacer público su proyecto con antelación para permitir a todas las compañías aéreas interesadas ofrecer sus servicios</li> <li>— Sin acumulación con otros tipos de ayuda estatal para la explotación de una ruta</li> </ul>
Requisitos de notificación de los regímenes de ayuda y de medidas de ayuda individuales	<p>Regímenes de ayuda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aeropuertos &lt; 3 millones de pasajeros anuales y aeropuertos situados en regiones remotas</li> </ul> <p>Notificaciones individuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aeropuertos &gt; 3 millones de pasajeros anuales, excepto los aeropuertos situados en regiones remotas</li> </ul>

## Cuadro 3

**Ayuda social**

## Condiciones de compatibilidad

- a) En beneficio efectivo de los consumidores finales
- b) De carácter social:  
Que cubra solo determinadas categorías de pasajeros (por ejemplo con necesidades particulares como niños, personas con discapacidad, personas con bajos ingresos, estudiantes, personas mayores, etc.)  
Excepto: cuando la ruta enlace regiones remotas (por ejemplo regiones ultraperiféricas, islas, zonas escasamente pobladas), la ayuda podrá abarcar a toda la población de una región
- c) Sin discriminación por el origen de la compañía aérea que realice los servicios

## Cuadro 4

**Compatibilidad de la ayuda en forma de compensación por servicio público**

Tamaño del aeropuerto en función del tráfico medio (pasajeros anuales)	Régimen jurídico aplicable	Obligación de notificación
Gestores de aeropuertos en aeropuertos < 200 000 pasajeros anuales durante la vigencia de la situación de SIEG Compañías aéreas en lo que respecta a enlaces aéreos a islas en las que el tráfico < 300 000 pasajeros anuales	Artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE Decisión 2012/21/UE	Exentos de la obligación de notificación
Aeropuertos por encima de 200 000 pasajeros anuales durante la vigencia de la situación de SIEG	Artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE Marco SIEG	Notificación necesaria

**DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC****N.º 186/16/COL****de 12 de octubre de 2016**

**sobre la conformidad de la tarifa unitaria de 2016 correspondiente a Noruega con arreglo al artículo 17 del acto mencionado en el punto 66wm del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea] [2016/2052]**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Vistos el acto mencionado en el punto 66u del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo <sup>(1)</sup>], y en particular su artículo 16, apartado 1, y el acto mencionado en el punto 66wm del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea <sup>(2)</sup>] [en lo sucesivo, «Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013»], y en particular su artículo 17, apartado 1, letra d), ambos en su versión adaptada al Acuerdo EEE por el Protocolo 1 de este,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. Este sistema común de tarificación constituye un elemento fundamental para alcanzar los objetivos del sistema de evaluación del rendimiento establecido con arreglo al artículo 11 del acto mencionado en el punto 66t del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo <sup>(3)</sup>] y al acto mencionado en el punto 66xf del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red <sup>(4)</sup>] [en lo sucesivo, «Reglamento (UE) n.º 390/2013»].
- (2) El acto mencionado en el punto 66xe del anexo XIII del Acuerdo EEE (Decisión de Ejecución 2014/132/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2014, que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019 <sup>(5)</sup>) establece los objetivos de rendimiento para toda la Unión, incluido un objetivo de rentabilidad de los servicios de navegación aérea de ruta expresado en costes unitarios determinados para la prestación de dichos servicios en el segundo período de referencia, que abarca los años comprendidos entre 2015 y 2019, ambos inclusive.
- (3) De conformidad con el artículo 17, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013, el Órgano de Vigilancia de la AELC debía evaluar las tarifas unitarias de 2016 para las zonas de tarificación presentadas por Noruega a más tardar el 1 de junio de 2015, conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento. Esta evaluación debía comprobar la conformidad de tales tarifas unitarias con los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013.
- (4) El Órgano de Vigilancia de la AELC ha realizado su evaluación de las tarifas unitarias con el apoyo de la Unidad de Evaluación de Resultados y el Servicio Central de Tarifas de Ruta de Eurocontrol, utilizando para ello la información y datos adicionales aportados por Noruega, así como los informes de las autoridades nacionales de supervisión sobre la evaluación de los costes exentos del mecanismo de imputación de costes.
- (5) Sobre la base de esta evaluación, el Órgano ha constatado, de conformidad con el artículo 17, apartado 1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013, que la tarifa unitaria de 2016 para las zonas de tarificación presentada por Noruega se ajusta a lo dispuesto en los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013.
- (6) El artículo 17, apartado 1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 establece que esta constatación debe ser notificada a los Estados miembros interesados.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO L 128 de 9.5.2013, p. 31.

<sup>(3)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 128 de 9.5.2013, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 71 de 12.3.2014, p. 20.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La tarifa unitaria de ruta de 2016 presentada por Noruega, que asciende a 381,42 NOK, se ajusta a lo dispuesto en el acto mencionado en el punto 66xf del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, de 3 de mayo de 2013, de la Comisión, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red] y en el acto mencionado en el punto 66wm del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea].

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión será Noruega.

Hecho en Bruselas, el 12 de octubre de 2016.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Sven Erik SVEDMAN

*El Presidente*

Helga JÓNSDÓTTIR

*Miembro del Colegio*

---











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



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

**ES**