Parte III.13.B - FICHA DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA SOBRE AYUDAS DE FUNCIONAMIENTO A AEROPUERTOS

*Se recomienda cumplimentar la presente ficha de información complementaria, además del formulario de «Información general», para la notificación de toda ayuda de funcionamiento individual contemplada en las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Información adicional sobre el beneficiario y sus actividades

*Se recomienda cumplimentar la presente ficha de información complementaria, además del formulario de «Información general», para la notificación de toda ayuda de funcionamiento individual contemplada en las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Beneficiario

1.1.1. ¿Se concede la ayuda directamente al operador del aeropuerto?

Sí  No

1.1.2. Si la respuesta a la pregunta del punto 1.1.1 es negativa: descríbanse, i) si procede: las entidades jurídicas que reciben la ayuda; ii) las entidades jurídicas responsables de transferir la ayuda, como intermediarias, al aeropuerto que presta los servicios que dan derecho a la ayuda.

1.1.3. Si la respuesta a la pregunta del punto 1.1.1 es negativa, explíquese cómo se aseguran las autoridades de que no se otorgue ninguna ventaja a los niveles de los intermediarios.

1.1.4. ¿Es el beneficiario de la ayuda además el propietario del aeropuerto?

Sí  No

1.1.5. Si la respuesta a la pregunta del punto 1.1.4 es negativa: especifíquese quién es o será el propietario del aeropuerto y descríbase la estructura de propiedad.

1.1.6. En el caso de las ayudas individuales, descríbanse las relaciones legales, organizativas y financieras entre el beneficiario de la ayuda y: i) las empresas con las que forma parte de un grupo de empresas; ii) sus filiales; iii) cualquier otra empresa asociada, incluidas las empresas en participación.

En el caso de los regímenes de ayudas, descríbase el método con arreglo al cuál, la autoridad que concede la ayuda evaluará las relaciones legales, organizativas y financieras referidas en los puntos 1.1.1 a 1.1.5.

1.2. Información general sobre el operador aeroportuario

1.2.1. En caso de que el aeropuerto o aeropuertos sean utilizados por las fuerzas armadas nacionales, la policía, servicios de rescate aéreo no económicos o cualquier otro servicio aéreo de naturaleza no económica, especifíquense: a) la índole de los servicios; b) el porcentaje de utilización de las capacidades aeroportuarias (por ejemplo, el uso de la pista de aterrizaje y otras instalaciones del aeropuerto, expresado como porcentaje de los movimientos anuales de aeronaves).

1.2.2. Apórtense los siguientes datos sobre tráfico de pasajeros de los aeropuertos que reciben la ayuda:

a) Aeropuertos con un historial de tráfico comercial de pasajeros de más de dos ejercicios financieros: tráfico anual medio de pasajeros durante los dos ejercicios financieros anteriores al año en que se notifica o se otorga efectivamente la ayuda.

b) Aeropuertos con un historial de tráfico comercial de pasajeros de menos de dos ejercicios financieros: tráfico de pasajeros anual medio previsto durante los dos ejercicios financieros posteriores al inicio de la explotación del tráfico aéreo comercial de pasajeros.

Consígnense los datos en un cuadro, como sigue: [copiado de la página 188, punto 2.2.3].

|  |  |
| --- | --- |
| **Año** | **Número total de pasajeros** |
|  |  |
|  |  |

Las cifras de pasajeros deben contabilizarse por trayecto y por cada ruta individual. Por ejemplo: un pasajero que efectúe un vuelo de ida y vuelta desde el aeropuerto se contabiliza dos veces. Si el aeropuerto forma parte de un grupo de aeropuertos, los datos de tráfico de pasajeros deben consignarse para cada aeropuerto individual.

1.2.3. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales: adjúntese el plan de negocios aplicado por el beneficiario en el período de 2009 a 2013 y el que se propone aplicar hasta el 4 de abril de 2027. Descríbanse las hipótesis de base de dichos planes de negocios.

El plan de negocios debe contener información sobre tráfico y previsiones de tráfico; costes y previsiones de costes; datos financieros y previsiones financieras respecto al nivel de rentabilidad y los flujos de caja (con referencia a metodologías cuya utilización por el aeropuerto es demostrable como, por ejemplo, métodos de evaluación del valor actual neto (VAN) de una inversión, la tasa interna de rentabilidad (TIR) y el rendimiento medio del capital invertido (RMCI). El plan de negocios debe facilitarse en formato Excel, explicando todas las fórmulas subyacentes.

En el caso de los regímenes de ayudas, detállense: a) los criterios formales y materiales a los que deben atenerse los planes de negocios de los aeropuertos subvencionables; b) el método que utilizarán las autoridades nacionales para evaluar los planes de negocios.

1.2.4. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales, inclúyase un cuadro sinóptico de las pérdidas de explotación[[3]](#footnote-3) que haya sufrido el beneficiario en el período de 2009 a 2013, así como las previstas en el período restante hasta el 4 de abril de 2027. Consígnense los datos en un cuadro estructurado como sigue.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ingresos |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Costes de explotación |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Otros |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Resultados de explotación |  |  |  |  |

En el caso de los regímenes de ayuda, especifíquese el método que utilizarán las autoridades para establecer las pérdidas de explotación de los aeropuertos subvencionables.

1.2.5. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales, adjúntense copias de los informes financieros de los aeropuertos subvencionables[[4]](#footnote-4) correspondientes a los cinco años anteriores al ejercicio de solicitud de la ayuda de funcionamiento.

En el caso de los regímenes de ayuda, comprométase a incluir los informes financieros antes descritos en la evaluación de la ayuda individual.

1.2.6. Especifíquense las disposiciones adoptadas para evitar la compensación excesiva y recuperar los importes asignados en exceso del beneficiario.

1.3. Actividades de servicios aeroportuarios

1.3.1. Especifíquense los servicios aeroportuarios subvencionables[[5]](#footnote-5) y las categorías de costes de explotación subvencionables[[6]](#footnote-6) respecto a la prestación de tales servicios.

1.4. Actividades competencia de los poderes públicos

1.4.1. La ayuda de funcionamiento, ¿cubre las actividades que son responsabilidad del Estado en el ejercicio de sus prerrogativas como poder público (por ejemplo, control del tráfico aéreo, policía, aduanas, bomberos, actividades necesarias para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita)? Los costes de explotación relacionados con la infraestructura y los equipos necesarios para realizar tales actividades se consideran en general de naturaleza no económica y, por tanto, no entran en el ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales.

Sí  No

1.4.2. Indíquese el instrumento jurídico nacional, regional o de cualquier otra índole pertinente que concierna al concepto de actividades competencia de los poderes públicos, y su financiación. En ausencia de tal instrumento jurídico, aclárese cómo suelen financiar tales actividades las autoridades pertinentes.

1.4.3. Apórtense pruebas que demuestren que la financiación pública de actividades no económicas no da lugar a una discriminación indebida entre aeropuertos. La discriminación surge en situaciones en las que, conforme al ordenamiento jurídico pertinente, los aeropuertos civiles han de asumir normalmente ciertos costes inherentes a sus actividades no económicas, mientras que ciertos aeropuertos civiles no han de sufragar tales costes. Especifíquese la aplicabilidad material y territorial de las normas nacionales aplicables a la financiación de las actividades no económicas de los aeropuertos y, si procede, el nivel de competencias regionales en esa materia.

1.4.4. Confírmese, con el respaldo de las pruebas pertinentes, que la compensación de los costes sufragados en relación con actividades no económicas se limitará estrictamente a tales costes, y que toda subvención cruzada de actividades económicas a través de tal compensación se excluirá de manera efectiva.

1.4.5. Confírmese que el aeropuerto mantendrá cuentas de costes separadas para las actividades económicas y no económicas.

2. Evaluación de la compatibilidad de la medida

2.1. ¿Se otorgó la ayuda antes del 4 de abril de 2014?

Sí  No

2.2. Contribución a un objetivo bien definido de interés común

2.2.1. La ayuda de funcionamiento:

a)  ¿Incrementa la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones mediante el establecimiento de puntos de acceso para los vuelos dentro de la Unión?

b)  ¿Combate la congestión del tráfico aéreo en los principales aeropuertos de la Unión?

c)  ¿Facilita el desarrollo regional?

Especifíquese el modo en que contribuye la ayuda de funcionamiento a la consecución de los objetivos elegidos.

2.2.2. ¿Atañe la medida notificada al operador de un nuevo aeropuerto?

Sí  No

2.2.3. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales: ¿el aeropuerto beneficiario está ubicado en la misma zona de influencia[[7]](#footnote-7) que otro aeropuerto con exceso de capacidad?

Sí  No

2.2.4. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales: si la respuesta a la pregunta del punto 2.2.3 es afirmativa: especifíquese el tamaño y la configuración de la zona de influencia. Apórtese información con la que se determine el efecto probable en el tráfico del otro aeropuerto ubicado en la zona de influencia. Tal información deberá formar parte del plan de negocios del aeropuerto beneficiario y basarse en unas previsiones fundadas del tráfico de pasajeros y mercancías.

En el caso de regímenes de ayudas: a) confírmese que las autoridades se comprometen a evaluar el efecto probable en el tráfico de cualquiera de los demás aeropuertos ubicados en la misma zona de influencia que un aeropuerto subvencionable, sobre la base de la información que forma parte del plan de negocios del aeropuerto beneficiario y se basa en unas previsiones fundadas del tráfico de pasajeros y mercancías; b) explíquese el método y los criterios que utilizarán las autoridades nacionales para evaluar el efecto probable en el tráfico de los otros aeropuertos.

2.3. Necesidad de la intervención estatal

2.3.1. Confírmese que el tráfico anual del aeropuerto o aeropuertos subvencionables no excede de tres millones de pasajeros (véase asimismo la pregunta 1.2.2 anterior).

2.4. Idoneidad de la medida

2.4.1. Demuéstrese que la ayuda es apropiada para alcanzar el objetivo perseguido o resolver los problemas que se pretenden abordar con dicha ayuda. En particular, explíquese cómo han determinado las autoridades que el mismo objetivo no puede alcanzarse, o que el mismo problema no puede resolverse, con una política o instrumentos de ayuda menos falseadores. Por ejemplo, si la ayuda se concede en formas que aporten una ventaja pecuniaria directa[[8]](#footnote-8), demuéstrese por qué no son adecuadas otras formas de ayuda potencialmente menos falseadoras, como anticipos reembolsables o formas de ayuda basadas en instrumentos de deuda o capital[[9]](#footnote-9):

2.4.2. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales: ¿se ha establecido el importe de la ayuda ex‑ante como una cantidad fija que cubre el déficit de financiación de los costes de funcionamiento previsto, determinado sobre la base del plan de negocios del beneficiario?

Sí  No

En caso afirmativo, apórtese la información pertinente en el plan de negocios.

2.4.3. En el caso de regímenes de ayudas: ¿se establecerá el importe de la ayuda ex-ante en cada caso individual como una cantidad fija que cubre el déficit de financiación de los costes de funcionamiento previsto, determinado sobre la base del plan de negocios del beneficiario?

Sí  No

En caso afirmativo, el beneficiario deberá aportar la información pertinente en el plan de negocios.

2.4.4. Si la respuesta a las preguntas de los puntos 2.4.2 y 2.4.3 es negativa, especifíquense: a) el grado de incertidumbre de las previsiones de costes e ingresos; b) las asimetrías en la información que impidan que las autoridades nacionales calculen el importe de la ayuda de antemano sobre la base del plan de negocios.

2.4.5. Si la respuesta a la pregunta de los puntos 2.4.2 y 2.4.3 es negativa, confírmese que el importe máximo de la ayuda de funcionamiento compatible se estableció o establecerá conforme a un modelo basado en el promedio de los déficits de financiación de los costes de funcionamiento[[10]](#footnote-10) en los cinco años transcurridos de 2009 a 2013.

2.4.6. Confírmese que el importe de la ayuda de funcionamiento no se elevará a posteriori.

Sí  No

2.4.7. Si la respuesta a la pregunta anterior es negativa, explíquese por qué, en su opinión, la posibilidad de un aumento a posteriori reduciría los incentivos para gestionar el aeropuerto de manera eficiente.

2.5. Efecto incentivador y proporcionalidad de la ayuda

2.5.1. En el caso de la ayuda de funcionamiento individual, indíquese por qué es probable que, en ausencia de la ayuda, el nivel de actividad económica del aeropuerto de que se trate se reduciría de manera significativa. Consígnese la información necesaria sobre la base del plan de negocios (véase asimismo el punto 1.2.3), comparando los niveles de actividad que se registrarían con y sin ayuda (situación comparativa), y teniendo en cuenta la posible presencia de ayuda a la inversión y el nivel de tráfico.

En el caso de los regímenes de ayudas, descríbase el método aplicado por la autoridad otorgante con el fin de evaluar los planes de negocios, así como la probabilidad de que, en ausencia de ayudas, el nivel de actividad económica del aeropuerto en cuestión se redujera de forma significativa, teniendo en cuenta la posible presencia de ayudas a la inversión y el nivel de tráfico.

2.5.2. En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales, demuéstrese que el plan de negocios del aeropuerto dará lugar a una cobertura íntegra de los costes de funcionamiento para el 4 de abril de 2027, a más tardar. Especifíquense los parámetros fundamentales del plan de negocios.

En el caso de los regímenes de ayudas, confírmese que la autoridad otorgante concederá ayudas de funcionamiento individuales únicamente si llega a la conclusión de que el plan de negocios del aeropuerto beneficiario dará lugar a una cobertura íntegra de los costes de funcionamiento para el 4 de abril de 2027, a más tardar. Especifíquense qué parámetros fundamentales del plan de negocios evaluarán las autoridades que conceden la ayuda para llegar a esa conclusión en cada caso.

2.5.3. Indíquese:

En el caso de las ayudas de funcionamiento individuales: el déficit de financiación inicial del aeropuerto beneficiario a lo largo de 13 años, comenzando con la cobertura de los costes de funcionamiento a 4 de abril de 2014, al inicio del período transitorio, y alcanzando la consecución de la cobertura íntegra de tales costes a 4 de abril de 2027, a más tardar, al término del período transitorio.

En el caso de regímenes de ayudas: certifíquese a) que el déficit de financiación de los aeropuertos subvencionables se determinará utilizando el método referido en el punto 2.5.2; b) que los aeropuertos subvencionables deben demostrar que alcanzarán la cobertura íntegra de los costes de funcionamiento a 4 de abril de 2027, a más tardar.

* Importe máximo permisible de la ayuda:

* Porcentaje del déficit de financiación que debe cubrir la ayuda de funcionamiento:

* Período durante el que se otorgará la ayuda de funcionamiento:

2.6. Prevención de efectos negativos sobre la competencia y el comercio

2.6.1. Demuéstrese que todos los aeropuertos ubicados en la misma zona de influencia que los aeropuertos subvencionables podrán alcanzar la cobertura íntegra de los costes de funcionamiento a 4 de abril de 2027, a más tardar.

2.6.2. Confírmese que los aeropuertos, incluida toda inversión para la que se concede la ayuda, estarán disponibles para todos los posibles usuarios, y no se dedicarán a un usuario específico.

Sí  No

2.6.3. Especifíquense las disposiciones adoptadas para garantizar que la capacidad del aeropuerto se asignará a los usuarios con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

1. Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. «Déficit de financiación de los costes de funcionamiento»: pérdidas de explotación del 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. Balance, cuenta de pérdidas y ganancias, declaración de un censor jurado de cuentas o una empresa de auditoría. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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. [↑](#footnote-ref-6)
7. «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 puede ser diferente y debe 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. [↑](#footnote-ref-7)
8. Por ejemplo, subvenciones directas, exenciones o reducciones fiscales o de las cotizaciones sociales u otros gastos obligatorios, o el suministro de terrenos, bienes o servicios a precios favorables, etc. [↑](#footnote-ref-8)
9. Por ejemplo, préstamos a tipo reducido o bonificaciones de intereses, garantías estatales, la adquisición de participaciones o la obtención alternativa de capital en condiciones favorables. [↑](#footnote-ref-9)
10. «Déficit de financiación de los costes de funcionamiento»: pérdidas de explotación del 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. [↑](#footnote-ref-10)