

REVISIÓN DE LAS

DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE LA FINANCIACIÓN DE AEROPUERTOS Y LAS AYUDAS ESTATALES DE PUESTA EN MARCHA DESTINADAS A COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPEREN DESDE AEROPUERTOS REGIONALES¹

A. INTRODUCCIÓN

En 2005, la Comisión aprobó las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (en lo sucesivo, las «*Directrices de Aviación de 2005*») con el fin de establecer una serie de normas para la aprobación de la financiación pública de aeropuertos y compañías aéreas con arreglo a las normas sobre ayudas estatales de la UE.

Con anterioridad a las Directrices de Aviación 2005, la Comisión había aprobado las Directrices 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 aviación² (en lo sucesivo, las «Directrices de Aviación de 1994»). La Comisión aprobó estas Directrices en 1994, en el contexto de una liberalización del mercado de los servicios de transporte aéreo encaminada a establecer unas condiciones equitativas para todas las compañías aéreas.

La finalidad de esta consulta es, por lo tanto, invitar a los Estados miembros, a otras instituciones y a los posibles interesados a que proporcionen información sobre la aplicación de las Directrices de Aviación de 1994 y 2005 y a que realicen los comentarios y propuestas que consideren oportunos sobre la financiación pública de aeropuertos y compañías aéreas.

La presente consulta da a los Estados miembros, a otras instituciones y a los posibles interesados la oportunidad de expresar sus puntos de vista sobre los distintos temas objeto de debate. La Comisión analizará detenidamente el resultado de la consulta antes de decidir en qué medida es necesario modificar las normas actualmente vigentes y, en su caso, presentar una propuesta de revisión de las Directrices de Aviación.

Esta consulta se constriñe en principio a las Directrices de 1994 y 2005. No obstante, los servicios de la Comisión están preparados para analizar cualesquiera otras cuestiones que puedan tener importancia en relación con las ayudas estatales al sector de la aviación.

¹ DO C 312 de 9 de diciembre de 2005, p. 1.

² DO C 350 de 10 de diciembre de 1994, p. 5.

B. OBSERVACIONES GENERALES A PROPÓSITO DE LA CONSULTA

Se invita a los Estados miembros y a las demás partes interesadas a responder al cuestionario. Las respuestas podrán presentarse en todas las lenguas oficiales. Habida cuenta del posible retraso en la traducción de las observaciones formuladas en determinadas lenguas, las traducciones de las respuestas redactadas en inglés, francés y alemán permitiría a la Comisión analizarlas más rápidamente. Algunas de las preguntas están dirigidas específicamente a las autoridades públicas o a determinadas partes interesadas, por lo que quienes respondan no tienen que contestar a todas las preguntas. Si una determinada pregunta no les concierne, simplemente respondan «no procede». Cualquier observación o información facilitada que trascienda del ámbito del presente cuestionario será bienvenida, en particular otros documentos, informes, estudios, etc. que puedan resultar pertinentes.

El plazo de respuesta finalizará el 7 de junio de 2011. Las respuestas deben enviarse a la Comisión Europea, DG COMP, Unidad F-2, B-1049 Bruselas, preferentemente por correo electrónico a Stateaidgreffe@ec.europa.eu indicando la referencia de la consulta

"HT-2635 Revision of Aviation Guidelines".

CUESTIONARIO

NOTA: El siguiente cuestionario sigue la estructura de las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales. Sigán el orden de las preguntas, aunque no es necesario que contesten a todas ellas. También pueden facilitar aquella información complementaria que consideren pertinente aunque no responda exactamente a las preguntas del presente cuestionario.

A. SOBRE USTEDES

Por favor, describa las actividades principales de su empresa/organización/asociación y facilite sus datos de contacto.

Nombre y apellido(s)	Comunidad de Trabajo de los Pirineos
Organización a la que representa	Regiones francesas : Aquitania, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées – Principado de Andorra – Regiones españolas : Aragón Catalunya, Euskadi, Navarra
Emplazamiento (País)	C/ Ramón y Cajal, 7 – Torre del Reloj – 22700 JACA
Dirección electrónica	info@ctp.org

En aras de una mayor transparencia, la Comisión tiene intención de publicar las respuestas a este cuestionario en su sitio Internet. En ausencia de respuesta a las preguntas que se formulan a continuación, la Comisión dará por sentado que las respuestas no contienen elementos de índole confidencial y pueden divulgarse en su totalidad.

Para obtener información acerca de las normas sobre protección de datos personales en el sitio EUROPA, véase: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_es.htm#personaldata

A.1. ¿Se opone a que se divulgue su identidad?

No

A.2. ¿Alguna de las excepciones previstas en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ³

³ DO L 145 de 31 de mayo de 2001, p. 43.

se aplica a su respuesta? En caso afirmativo, indiquen claramente qué partes no deben divulgarse, justifiquen la necesidad de ese trato confidencial y proporcionen una versión no confidencial de su respuesta para su publicación en nuestro sitio Internet.

No

B. INFORMACIÓN GENERAL

B.1. Evaluación de la evolución del mercado y de la necesidad de modificar las Directrices de Aviación de 1994 y 2005

B.1.3 ¿Consideran ustedes que las Directrices de Aviación de 1994 y 2005 fijaron las bases para que hoy en día exista una política de ayudas estatales satisfactoria en el sector de la aviación? Por favor, justifiquen su respuesta.

La aplicación de las líneas directrices de diciembre del 2005 hoy en día no son suficientes principalmente por tres razones :

1/ parece que los contratos numbrados “marketing” firmados antes del 2005 entre las compañías y los aeropuertos perduran sin adecuación con las líneas directrices del 2005. Cabe constatar que las líneas subvencionadas no resultan viables al cabo de 3 años o incluso 5 años.

2/ las compañías aéreas proceden, con las colectividades territoriales o los gestionarios de aeropuertos, a negociaciones desequilibradas en favor de los operadores aéreos, fuera de convocatorias y sin concertación sobre los servicios con las autoridades de los territorios concernidos.

3/ la ayudas adicionales al puesta en marcha de líneas aéreas resultan difícilmente identificables y mensurables tan por las compañías como por los aeropuertos, a beneficio de una noción más general de “marketing” o “promoción del territorio” al parecer más frecuentemente utilizada.

B.3. Definición de los mercados de referencia para aeropuertos y compañías aéreas

B.3.2 ¿Creen ustedes que la Comisión debería examinar las ayudas concedidas a todos los aeropuertos con independencia de su tamaño o consideran que sería oportuna una exención por categorías para los aeropuertos pequeños? Si se inclinan por la conveniencia de adoptar una exención por categorías⁴, ¿cuál sería el tamaño de los aeropuertos a los que se aplicaría? O ¿estiman que deberían tenerse en cuenta otros criterios distintos del tamaño? De ser así, ¿cuáles deberían ser esos criterios? Justifiquen su parecer y los posibles criterios para la exención por categorías. Por favor, respondan con la mayor precisión posible, aportando datos y explicaciones.

Las ayudas otorgadas a los (o para los) aeropuertos de tamaño modesto, deberían ser objeto de un tratamiento particular. Las líneas directrices podrían proponer reglamentos específicos a los aeropuertos que acojen tráfico inferior a un millón de pasajeros, con subcategorías (500 000 pasajeros, helipuertos ...). En efecto, estas plataformas ponen en comunicación, por lo más general, territorios enclavados y son imprescindibles al desarrollo de los territorios. Al mismo tiempo, habida cuenta de su tamaño y de su situación financiera, las redes de líneas de aeropuertos dependen fuertemente de las voluntades y propuestas de los operadores aéreos.

En la misma lógica, las ayudas otorgadas a los (o para los) aeropuertos que proponen servicios de desenclave, que no entrarían en competencia con las líneas en Obligación de Servicio Público, deberían ser objeto de un tratamiento particular. En efecto, un criterio esencial como la noción de características físicas de un territorio (cadena de montañas por ejemplo) debería tomarse en cuenta. A día de hoy, un de los medios más fácil que poner en marcha para el paso de una barrera montañosa es el modo aéreo, incluso entre aeropuertos de tamaño modesto.

En el marco de la evaluación de las Líneas Directrices, la Comisión también podrá hacer una comparación entre las ayudas financieras que compitiendo a las Obligaciones de Servicio Público y las ayudas financieras otorgadas a las compañías de bajo coste que le han sido notificadas. La presentación de elementos cuantitativos (ayuda financiera por pasajero, por aeropuerto, por línea) y cualitativos (interés local de servicios en particular) sería complementario para la comprensión de los mecanismos de ayudas a las compañías, sobre todo en preámbulo de un nuevo reglamento.

⁴ Una exención por categorías podría, por ejemplo, eximir de notificación a las ayudas estatales concedidas a determinadas categorías de aeropuertos y fijar las condiciones con arreglo a las cuales esas ayudas pueden considerarse compatibles con el mercado interior. Otra posibilidad consistiría en eximir de notificación a determinados tipos de ayuda o a las ayudas que no superen una determinada cuantía, independientemente de la categoría de los aeropuertos.

B.3.3 En su opinión, ¿cómo deberían definirse los mercados geográfico y de producto de referencia de aeropuertos y compañías aéreas? En concreto, ¿bajo qué condiciones considerarían que la conexión con un aeropuerto forma parte del mismo mercado geográfico y de producto que una conexión con otro aeropuerto ubicado en las cercanías de un tren de alta velocidad que une las mismas zonas urbanas? Les rogamos que respondan a estas preguntas tanto en lo que atañe al transporte de pasajeros como al transporte de mercancías.

Esta pregunta se refiere a nociones de multimodalidad et de complementariedad aeroportuaria.

1/ En el marco de una complementariedad con las redes de Líneas de Alta Velocidad, es imprescindible que las Líneas Directrices fijen nociones de tiempo de recorrido para excluir del campo de intervenciones las líneas aéreas que entrarían en competencia con la red ferroviaria de alta velocidad.

2/ Desde un punto de vista geográfico, sería conveniente favorecer la noción de complementariedad o de sinergia entre aeropuertos que ponen en comunicación un mismo territorio (o una misma zona de influencia) con el fin de que las ayudas públicas otorgadas a las compañías no entren en conflicto mutuamente. En efecto, al hacer el juego de una competencia destructora entre aeropuertos, las ayudas financieras públicas resultarían contraproductivas.

C. INFORMACIÓN OBJETIVA SOBRE EL MARCO NORMATIVO Y ECONÓMICO

C.3. Elementos objetivos que deben tenerse en cuenta al aplicar el principio del inversor en una economía de mercado

La sección 3.2.4. de las Directrices de Aviación de 2005 explica de qué manera evaluará la Comisión si la financiación pública constituye o no una ayuda estatal, por referencia al llamado «principio del inversor en una economía de mercado». Por un lado, esta cuestión afecta a la financiación pública de los gestores de aeropuertos (por ejemplo, inversiones en infraestructuras o gestión de la prestación de servicios aeroportuarios, etc.) y, por otro, a la asistencia prestada por esas empresas gestoras a las compañías aéreas (por ejemplo, asistencia comercial, descuentos por volumen, ayuda de puesta en marcha, etcétera).

C.3.2 Apoyo de los gestores de aeropuertos y/o las autoridades públicas a las compañías aéreas (por ejemplo, apoyo comercial, sistemas de reducciones y ayuda a la puesta en marcha, etc.)

A fin de delimitar bien las posibilidades de intervenciones de operadores aeroportuarios y/o de los poderes públicos al beneficio de los transportistas aéreos, sería juicioso pedir la puesta en ejecución de una clave de lectura et criterios claros y factuales permitiendo medir los principios de intervención en calidad de “inversionistas en economía de mercado”.

En efecto, el retorno sobre la inversión de las ayudas a los transportistas aéreos deberían traducirse por criterios específicos a la economía de los aeropuertos y de los territorios, particularmente :

- Las recaídas económicas cuantitativas directas, indirectas e inducidas, en la base de encuestas anuales a (mandar) hacer dirigiéndose a los pasajeros que utilizan la (o las) línea(s) ayudada(s).
- Las consecuencias cualitativas de la apertura de nuevas líneas aéreas para el aeropuerto y los territorios comunicados.

La oportunidad de intervenir en términos financieros a favor de un nuevo servicio aéreo podría así medirse y justificarse *a posteriori* poniendo de manifiesto las ayudas entregadas respecto a recaídas engendradas.

E. AYUDAS A LA PUESTA EN MARCHA

En la sección 5 de las Directrices de Aviación de 2005 se establecen las condiciones que deben cumplirse para que las ayudas a la puesta en marcha de nuevas rutas que parten de aeropuertos regionales sean consideradas compatibles con el Tratado.

E.1.4 ¿Estiman que la actual limitación de las ayudas a la puesta en marcha a rutas que conecten un aeropuerto regional de categoría C o D con otro aeropuerto de la Unión [punto 79, letra b)] está justificada? Si creen que no, ¿deben ser las ayudas a la puesta en marcha más o menos restrictivas en cuanto al tamaño de los aeropuertos? ¿Qué criterios se deben exigir?

Es necesario, hoy en día, ir hacia más supervisión, pero teniendo en cuenta la diversidad de las situaciones encontradas, en particular respecto al tamaño de los aeropuertos (tráfico inferior a 500 000 pasajeros por ejemplo). En efecto, los aeropuertos son herramientas estructurantes de ordenación del territorio y de desarrollo económico.

Sin embargo, la transparencia de las ayudas a la puesta en marcha entregadas a las compañías es indispensable. El marco de intervención fijado por las Líneas Directrices debería concernir, *a minima* :

- una liste de organismo autorizados a entregar ayudas a las compañías aéreas (concesionario del aeropuerto, propietario del aeropuerto, colectividades territoriales o otros organismos locales concernidos por el desarrollo del aeropuerto y de los territorios,
- los tramitaciones de entrega recomendadas de estas ayudas,
- una accentuación del control de las relaciones contractuales entre compañías y aeropuertos,
- la producción de un balance financiera anual (de tipo analítico) de los gastos (ayudas entregadas y contribuciones incitativas) y de los ingresos directos de la línea (tasas y censos aeronáuticos y extra aeronáuticos) por las compañías y/o el aeropuerto concernido,
- en complemento de la notificación a la Comisión Europea de las ayudas entregadas a las compañías aéreas por los Estados, sería conveniente, con un objetivo de transparencia, imponer la publicación de las ayudas realmente entregadas, por aeropuerto, a dichas compañías. Con el fin de respetar una libre competición entre aeropuertos y entre compañías aéreas, estos elementos deberían ser publicables después del servicio prestado, anualmente o por temporada aeronáutica.