

## **RESOLUCIÓN**

### **CONFLICTOS ACUMULADOS PRESENTADOS POR ALA, RYANAIR E IATA CONTRA EL ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE AENA DE 26 DE JULIO DE 2022 EN EL QUE SE FIJAN LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS PARA EL EJERCICIO 2023**

**CFT/DTSP/252/22**

#### **SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

##### **Presidente**

D. Angel Torres Torres

##### **Consejeros**

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xavier Ormaetxea Garai

D<sup>a</sup> Pilar Sánchez Núñez

D<sup>a</sup> María Ortiz Aguilar

##### **Secretario**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 15 de diciembre de 2022

Vistos los conflictos presentados por ALA, Ryanair DAC e IATA España S.L. contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. (en adelante, Aena) de fecha 26 de julio de 2022 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023, la Sala de Supervisión Regulatoria, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 39 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, así como los artículos 10.5 y 12.1.c) de la Ley 3/2013 de 4 de junio, de creación de la CNMC y el artículo 14 del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, aprueba la siguiente Resolución:

## TABLA DE CONTENIDO

<b>I. ANTECEDENTES DE HECHO .....</b>	<b>3</b>
<b>PRIMERO. - Interposición de conflicto por ALA .....</b>	<b>3</b>
<b>SEGUNDO. - Interposición de conflicto por Ryanair .....</b>	<b>4</b>
<b>TERCERO. – Interposición de conflicto por IATA.....</b>	<b>5</b>
<b>CUARTO. - Acumulación de los conflictos y comunicación de inicio del             procedimiento .....</b>	<b>7</b>
<b>QUINTO. - Alegaciones de Aena.....</b>	<b>8</b>
<b>SEXTO. - Trámite de audiencia .....</b>	<b>11</b>
<b>SEPTIMO. - Alegaciones complementarias de Ryanair .....</b>	<b>11</b>
<b>OCTAVO. - Informe de la Sala de Competencia .....</b>	<b>13</b>
<b>II. FUNDAMENTOS DE DERECHO .....</b>	<b>13</b>
<b>PRIMERO. - Existencia de un conflicto frente a la decisión de Aena de             modificación de sus tarifas aeroportuarias para 2023.....</b>	<b>13</b>
<b>SEGUNDO. - Competencia de la CNMC para resolver el conflicto .....</b>	<b>13</b>
<b>TERCERO. - Procedimiento aplicable .....</b>	<b>14</b>
<b>CUARTO. - Consideraciones sobre las cuestiones objeto del presente             conflicto y su tratamiento en resoluciones previas de la CNMC .....</b>	<b>15</b>
<b>RESUELVE .....</b>	<b>20</b>
<b>Único .....</b>	<b>20</b>

## I. ANTECEDENTES DE HECHO

### PRIMERO. - Interposición de conflicto por ALA

Con fecha 12 de agosto de 2022, tuvo entrada en el Registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) un escrito suscrito por D. Javier Gándara Martínez, Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas de España, (en adelante, ALA) en el que presenta conflicto ex artículo 39 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, Ley 18/2014) contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de fecha 26 de julio de 2022. En dicho escrito se muestra en desacuerdo con la variación del IMAAJ aplicada por el gestor aeroportuario y con la imputación de los costes derivados del COVID-19 en las tarifas 2023, debiendo limitarse, en su opinión, únicamente a los incurridos en el último trimestre de 2021.

El escrito de interposición de conflicto se resume en los términos recogidos a continuación:

#### ***Repercusión de costes COVID-19 en las tarifas aplicables en 2023***

El Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 ha imputado a las tarifas de 2023 la cantidad de 62,3 millones de euros, que se corresponden con la totalidad de los costes reconocidos por la CNMC en su Resolución de 16 de junio de 2022 (STP/DTSP/024/22). En dicha Resolución, se determinó que el total de gastos sanitarios y operativos que, debidamente capitalizados, serían recuperables por Aena por los gastos incurridos en el periodo de octubre de 2021 a marzo de 2022, ascendían a 56,8 millones de euros de los cuales 32,5 millones correspondían al último trimestre de 2021 y 24,3 millones de euros al primer trimestre de 2022.

Frente a ello ALA considera que deberían imputarse a las tarifas de 2023 únicamente los costes sanitarios y operativos correspondientes al periodo de octubre a diciembre de 2021, los cuales debidamente capitalizados ascienden a un total de 36,5 millones de euros, dejando el resto de los costes reconocidos por la citada resolución de la CNMC para ser imputados en futuros ejercicios.

La Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (en adelante, Ley 2/2021), que permite la imputación de estos costes (en adelante, costes COVID-19) a las tarifas aeroportuarias, es flexible en cuanto a su marco temporal, al permitir la recuperación en los sucesivos Documentos de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORAs) con el objetivo de minimizar el impacto de su aplicación en el sector. El apartado 7.1 del DORA 2022-2026 atribuye a la CNMC la determinación de la modalidad de recuperación de estos costes en el caso de desacuerdo entre las asociaciones de usuarios y Aena.

Teniendo en cuenta la finalidad expresada en la exposición de motivos de la Ley 18/2014 de definir un marco de regulación económica que dote de estabilidad y de predictibilidad al sector, la imputación de los costes COVID-19 deberá realizarse de forma que se consiga una senda tarifaria lo más estable posible y que minimice el impacto sobre el sector.

Para 2023, cuando el efecto positivo generado sobre el factor K se reduce significativamente frente al año anterior, ALA propone imputar únicamente los costes COVID-19 correspondientes al último trimestre de 2021, dejando el resto para recuperarse, debidamente capitalizados, en futuros ejercicios, con objeto de favorecer la estabilidad tarifaria. De este modo, teniendo en cuenta el tráfico estimado en el DORA para 2023, de 232,5 millones de pasajeros, se llegaría a una imputación de costes COVID-19 por pasajero para 2023 de 0,16 euros por pasajero, en lugar de los 0,27 euros propuestos por Aena.

### ***IMAAJ aplicable y factor B***

En consecuencia, ALA considera que la variación del IMAAJ aplicable para el cálculo de las tarifas 2023 debe ser de -0,44% en vez del incremento de 0,69% propuesto por Aena. Además, matiza que, pese a haber incorporado en dichos cálculos el valor del factor B incluido en el Informe de Supervisión de la Agencia de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) de 2021, ALA está en desacuerdo con el mismo ya que ni en 2020 ni en 2021 procedería ningún tipo de incentivo o penalización por calidad.

## **SEGUNDO. - Interposición de conflicto por Ryanair**

Por otra parte, el mismo día 12 de agosto de 2022, tuvo entrada en el Registro de la CNMC un escrito de D. Jaime Fernandez Cortés en nombre de Ryanair Designated Activity Company, antes Ryanair Limited, (en adelante, Ryanair) en el que muestra su disconformidad con el citado Acuerdo de fijación de tarifas de fecha 26 de agosto de 2022 del Consejo de Administración de Aena, rechaza cualquier recuperación de costes derivados del COVID-19 con las tarifas aplicables en 2023 y se opone a la tasa de capitalización utilizada para la recuperación de dichos costes.

El escrito de interposición de conflicto se resume en los términos recogidos a continuación:

***La recuperación de costes COVID-19 incurridos en último trimestre de 2021 y primer trimestre de 2022 en la tarifa de 2023 es contraria a la normativa comunitaria y genera incertidumbre regulatoria***

Ryanair considera que los costes COVID-19 no se deberían imputar a las tarifas aeroportuarias. Además, la Ley 2/2021 que establece el derecho de Aena a recuperar los costes en los que incurra por el COVID-19 con cargo a las tarifas aeroportuarias fue aprobada infringiendo la normativa comunitaria, en concreto

los principios de transparencia, consulta y participación de la autoridad independiente establecidos en la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

Por otra parte, Ryanair alega que la propuesta de Aena ha utilizado una metodología defectuosa al tratar de recuperar los costes COVID-19 del primer trimestre de 2022 incrementando las tasas aeroportuarias de 2023, ya que bajo el DORA los parámetros de ajuste del IMAAJ se aplican típicamente dos años después, con lo que únicamente podrían trasladarse a las tarifas de 2023 los costes correspondientes al ejercicio 2021. Esta opinión fue compartida por una gran parte de los usuarios de los aeropuertos en las consultas.

Además de causar incertidumbre regulatoria, la propuesta de Aena, que implica un aumento del IMAAJ del 0,69%, pone en riesgo la estabilidad de precios que se pretende lograr en el DORA II con la aprobación de una congelación del IMAJ durante el periodo 2022-2026 e invoca los criterios de estabilidad y predictibilidad del sistema de regulación económica para la recuperación de los costes COVID-19 contenidos en la Resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2022 (STP/DTSP/001/22, en adelante, Resolución de Supervisión de Tarifas 2022).

Por todo ello solicita que en el caso de aceptarse la inclusión de los costes COVID-19 en las tarifas 2023 se limiten a los incurridos en el último trimestre de 2021 debiendo diferirse los restantes a años posteriores.

***Los costes COVID-19 no deberían capitalizarse o, al menos, la tasa de capitalización utilizada para ello debería ser más baja para reflejar las condiciones reales de mercado***

Ryanair considera que, de manera no intencionada, la Ley 2/2021 otorga a Aena un incentivo para maximizar los costes COVID-19 al permitir su capitalización. Así, Aena ha utilizado el coste medio ponderado de capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés) del DORA I y DORA II (respectivamente 6,98% y 6,02%) para capitalizar los costes propuestos, en lugar de una tasa más reducida como sería un 2% que, según Ryanair, correspondería aplicar a la financiación de estas medidas sanitarias y operativas. Por ello no es conforme con el DORA II que Aena reciba el retorno de la WACC sobre los costes COVID-19, que son en su mayoría operacionales y no costes de capital.

### **TERCERO. – Interposición de conflicto por IATA**

Finalmente, el 13 de agosto de 2022, tuvo entrada en el Registro de la CNMC escrito de Don Rafael Schwartzman, en nombre y representación de IATA España S.L.U. (en adelante, IATA), por el que presentó un conflicto ex artículo 39 de la Ley 18/2014 frente al Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de fecha 26 de julio de 2022 por el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023, que le fue notificado el día 28 del mismo mes.

En su escrito, IATA se opone a la aplicación del valor del parámetro B calculado por AESA en la fórmula del IMAAJ y a la incorporación de los costes COVID-19 incurridos en el primer trimestre de 2022 a las tarifas aplicables en 2023, y considera que el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena por el que se fijan las tarifas para el ejercicio 2023 es contrario a Derecho por los siguientes motivos:

***El término de calidad del servicio prestado (parámetro B) debería excluirse del cálculo del IMAAJ***

IATA considera que la situación de excepcionalidad provocada por el COVID-19 requiere la suspensión de los indicadores de calidad hasta que se recuperen los niveles y el mix de tráfico previos a la pandemia, como se ha hecho en otros aeropuertos europeos. Así, *“[g]ratificar a Aena por la satisfacción de los pasajeros, la limpieza o la ausencia de colas de espera de seguridad en aeropuertos vacíos u operando a baja capacidad, resulta triplemente penalizador para las compañías aéreas. Por una parte, pagan los servicios de seguridad y limpieza incluidos en el DORA, además abonan más limpieza o seguridad como gastos de COVID y encima dan una bonificación a Aena por la calidad de los aeropuertos”*.

IATA mantiene que el ajuste metodológico realizado por AESA es inadecuado al permitir bonificar o penalizar a Aena cuando los niveles de tráfico han estado por debajo de los volúmenes definidos en 2014-2015 -que se tomaron como referencia para definir los objetivos fijados en el DORA- y por debajo del 80% del tráfico en 2019, señalando que, en el caso actual se bonifica a Aena con tráficos incluso inferiores al 25% del de 2019. Tal como indica AESA en su informe de Supervisión, si sólo en noviembre y diciembre se obtuvieron valores iguales o superiores a la media de tráfico de los años 2014-2015, esos son los únicos meses que deberían ser considerados, por lo que el factor B debería pasar de 0,0055 a 0,0015.

***La tarifa aplicable al ejercicio 2023 debe incorporar exclusivamente los costes COVID-19 correspondientes al último trimestre de 2021***

El Acuerdo del Consejo de Administración de Aena por el que se aprueban las tarifas correspondientes al ejercicio 2023 incluye los gastos incurridos desde octubre de 2021 hasta marzo de 2022, lo que supone un incremento de 0,27 euros por pasajero. Según IATA, deben recuperarse en la tarifa 2022 únicamente los costes incurridos en el último trimestre de 2021, lo que supone un incremento de 0,16 euros por pasajero. Y ello por las siguientes razones:

En primer lugar, porque la Ley 2/2021 permite la recuperación de los costes COVID-19 en el marco del DORA, y aunque no establece un plazo específico para ello, por seguridad jurídica en la metodología de aplicación del DORA, la recuperación de estos costes debería seguir el principio temporal que rige los demás ajustes de la tarifa anual a las previsiones del DORA, que se aplican

siempre dos años después. Así, los incurridos en 2021 se deben ajustar en la tarifa del ejercicio 2023, y los incurridos en 2022 se deben ajustar en 2024.

En segundo lugar, aunque comprende el principio de estabilidad tarifaria, IATA manifiesta que las aerolíneas continúan atravesando una situación financiera complicada y no están en situación de adelantar pagos de 2023 a Aena. Asimismo, aunque se capitalice al 6% la cantidad correspondiente a 2022, debido al previsto aumento de pasajeros en 2023, las aerolíneas abonarán por pasajero una cifra inferior sumando lo previsto en 2023 y 2024, lo que generará un impacto más sostenible para ellas aun cuando Aena reciba una cuantía mayor. Esto permitirá una más rápida recuperación del turismo, mediante unas tarifas más competitivas. Por tanto, no aumentar la tarifa en 0,27 euros es vital para la disminución de los cargos adicionales para ayudar a compensar los costes crecientes que tienen que acometer los pasajeros, como test, cuarentenas o precios más altos de combustible, y facilitar la sostenibilidad de la recuperación de la demanda.

En consecuencia, propone a la CNMC revisar el cálculo de la variación tarifaria acordada por Aena para 2023, por no ser coherente con el espíritu de la Ley 18/2014 ni con los principios de eficiencia y fiabilidad que emanan del DORA de forma que:

- No se incorpore al cálculo del IMAAJ el término de calidad del servicio prestado (parámetro B) calculado por AESA, sino sólo el calculado por AESA para los meses de noviembre y diciembre de 2021, siendo estos los únicos meses con tráfico igual o superior a las medias de 2014 y 2015, de modo que el parámetro B\* sería 0,15% y el Bt sería 0,0015.
- Se incorporen a la tarifa 2023 los costes COVID-19 pendientes de 2021, hasta un total de 0,16 euros por pasajero, excluyendo el coste incurrido en el año 2022.

Con estos ajustes, el IMAAJ incluyendo costes COVID-19 sería 9,85 euros por pasajero, con lo que la senda tarifaria seguiría siendo a la baja (- 0,93%), lo que ayudaría a la recuperación del sector.

## **CUARTO. - Acumulación de los conflictos y comunicación de inicio del procedimiento**

Con fecha 23 de septiembre de 2022, la CNMC dispuso la acumulación de los conflictos por tener idéntico objeto y fundamento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC) y el artículo 40 de la Ley 18/2014. Dicha acumulación fue comunicada a los interesados mediante escrito de la Directora de Transportes y Sector Postal de la CNMC, en el que se notificó a las partes el inicio del procedimiento administrativo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 21.4 de la LPAC.

En dicha comunicación, se dio traslado a Aena de los escritos presentados por ALA, Ryanair e IATA, y se le confirió un plazo de diez días para formular alegaciones y aportar los documentos que estimase convenientes en relación con el objeto del conflicto.

## **QUINTO. - Alegaciones de Aena**

El 13 de octubre de 2022 se recibieron alegaciones de Aena, en las que se manifiesta resumidamente lo siguiente en relación con el objeto del conflicto planteado:

### **Valor del Parámetro B**

Por lo que se refiere a la aplicación del parámetro B en 2021, Aena alega que el valor 0,55% incorporado en el Acuerdo de su Consejo de Administración es el determinado por AESA en su Informe Anual de Supervisión Técnica Aeroportuaria correspondiente a 2021 conforme a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 18/2014. Además, para su determinación AESA incorpora un mecanismo de ajuste excepcional que tiene en cuenta las distorsiones en los índices de calidad provocados por la pandemia, no contabilizando 7 de los 11 indicadores de calidad incluidos en el DORA, relativos a la disponibilidad de instalaciones (DEET y DELA) y de cumplimiento de tiempos (TEPP y OTAC). Este mecanismo pretende evitar precisamente las distorsiones en el sistema de incentivos ocasionadas por la modificación de los niveles de tráfico y su distribución a lo largo del año, a las que se refieren las aerolíneas. Es el mismo mecanismo, además, que fue validado por la CNMC en su Resolución de Supervisión de Tarifas de 2022.

Aena indica que la corrección de un parámetro retributivo establecido expresamente en la Ley 18/2014 debe hacerse en todo caso de forma proporcionada y de acuerdo con el DORA, lo que no sucedería de atenderse lo solicitado por IATA. Además la CNMC, en su Resolución 24 de marzo de 2022 por el que se resuelven los conflictos presentados contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2022 (CFT/DTSP/023/22, en adelante, Resolución de Conflictos 2022), ya puso de manifiesto que su propuesta de mantener el sistema de incentivos temporalmente en suspenso, contenida en su Informe al DORA II no fue incluida en el mismo, habiendo realizado AESA en este caso los mismos ajustes metodológicos a los que se refirió la CNMC en dicha resolución para declarar que no correspondía modificar el parámetro B, no existiendo razones distintas de las concurrentes en el ejercicio anterior que justifiquen un cambio de postura.

Además, sostiene Aena que el ajuste realizado por AESA del cálculo del parámetro B tiene en cuenta la distribución del tráfico en cada uno de los meses del año 2021 además del número de pasajeros. Así, *“la representatividad de los valores de los indicadores de calidad utilizados por AESA para el cálculo del*



*Parámetro B en cada uno de los dos periodos principales considerados, viene marcada no solo por el número de pasajeros en cada uno de los meses de 2021, sino que es imprescindible tener en cuenta que el perfil o distribución del tráfico (operaciones de las aeronaves) a lo largo de esos periodos ha sufrido una distorsión importante o es similar al que se produjo durante los años 2019 (pre-pandemia) y 2020 (con efecto de la pandemia). Este sería el motivo por el que AESA realiza un ajuste diferenciado de enero a mayo de 2021 (excluyendo todos los indicadores de disponibilidad de instalaciones y de cumplimiento de tiempos), y de junio a diciembre de 2021, cuando la capacidad y disponibilidad de los medios tuvieron que estar plenamente disponibles para prestar un elevado nivel de calidad a los pasajeros”.*

Pone de manifiesto Aena que AESA incorpora una corrección metodológica al cálculo del parámetro B atendiendo a las particularidades excepcionales en la gestión aeroportuaria en 2021 (continuidad de la pandemia mundial ocasionada por el COVID-19, mantenimiento hasta los primeros meses del año de medidas de restricción de la movilidad nacional e internacional, aplicación de medidas sanitarias y de distanciamiento social que alteraron la operación del sector aeroportuario y afectaron significativamente los niveles de tráfico aéreo).

Por último, Aena considera que deben seguir siendo aplicados y computar como incentivo y penalización aquellos indicadores que no se ven afectados por las circunstancias excepcionales derivadas de la pandemia ya que no tiene sentido suspender el sistema de incentivos y penalizaciones y desvincular el sistema regulatorio actual durante varios años, hasta el momento en que se recuperen los niveles y el mix de tráfico previos a la pandemia (en el mejor de los casos en 2024-2025), de la calidad de los servicios prestados en los aeropuertos españoles de la red de Aena, pues con ello se provocaría un grave impacto en la gestión aeroportuaria (que no se vería penalizada ni bonificada) y cuyos estándares de calidad no serían verificados, lo que tendría un impacto en la recuperación de los niveles de calidad en ejercicios futuros.

### ***Recuperación de los costes COVID-19***

Frente a la alegación de Ryanair de que la inclusión de los costes COVID-19 infringe la normativa comunitaria, Aena sostiene que la Ley 18/2014 y la Ley 2/2021 son plenamente coherentes con los artículos 6 y 7 de la Directiva 2009/12/CE de Tasas Aeroportuarias en lo que se refiere las «consultas y vías de recurso» (art. 6) y al principio de transparencia (artículo 7).

Considera que la Ley 2/2021 obliga a Aena a poner en marcha unas medidas operativas y sanitarias recogidas en el correspondiente convenio con el Ministerio de Sanidad, que suponen un coste para Aena y que, en justa contrapartida, establece que tendrá derecho a recuperar estos costes con cargo a las tarifas aeroportuarias de ejercicios posteriores. Para su inclusión en las tarifas aeroportuarias, como cualquier otro elemento tarifario, se establece un procedimiento flexible, que exige que los costes COVID-19 se sometan al

procedimiento de transparencia y consultas entre Aena y las aerolíneas, en el marco del procedimiento ordinario de actualización de tarifas que lleva a la aprobación por Aena del Acuerdo de actualización tarifaria anual, el cual, a su vez, se somete al procedimiento de supervisión realizado por la CNMC al amparo del artículo 37 de la Ley 18/2014 y también es susceptible de ser impugnado por las aerolíneas a través de los conflictos tarifarios (como el presente) al amparo del artículo 39 de la Ley 18/2014. Las resoluciones definitivas recaídas en ambos procedimientos son susceptibles de recurso contencioso-administrativo por aquellos que ostenten un interés legítimo.

Además, la CNMC ha arbitrado un procedimiento previo de análisis y supervisión de los costes COVID-19 donde se verifica que la naturaleza de los gastos e inversiones se corresponde efectivamente con lo requerido en el Convenio con el Ministerio de Sanidad, celebrado entre Aena y el Ministerio en los términos indicados en la Ley 2/2021, a los efectos de que sean recuperados en el marco del DORA, tal y como establece la disposición adicional primera de la Ley 2/2021. Sobre este punto, Aena pone de manifiesto, en primer lugar, que la Resolución de Costes COVID-19 de 2022 ha determinado que los costes incluidos por Aena son costes e inversiones que se derivan de la gestión de los pasajeros en las terminales bajo las nuevas condiciones en los términos del referido Convenio y, en segundo lugar, que Aena no ha imputado a estas partidas el total de los costes en los que efectivamente Aena ha incurrido (62,5 millones de euros) sino una cantidad menor (57 millones de euros), en aplicación del principio de separación contable entre las actividades reguladas y no reguladas.

En cuanto a la propuesta de las recurrentes de incluir únicamente los costes COVID-19 del cuarto trimestre de 2021, Aena sostiene que su propuesta para las tarifas 2023 parte del hecho de que la pandemia y los costes derivados de la misma responden a una situación extraordinaria que no puede ser tratada con el mismo enfoque metodológico que los demás ajustes del DORA. Por eso no procede la aplicación del principio de temporalidad de dos años que en la Ley 18/2014 se establece para los ajustes anuales en las tarifas. De hecho, la legislación específica de estos concretos costes permitía la posibilidad de aplicar la recuperación en el DORA I o en los siguientes DORAs.

En segundo lugar, considera que deben incluirse en las tarifas 2023 también los costes COVID-19 del primer trimestre de 2022 puesto que son costes en los que Aena ya ha incurrido y pagado, que vienen impuestos normativamente y que han sido eficientemente gestionados.

Además, en caso de no repercutirse la totalidad de los costes correspondientes al periodo de enero a marzo de 2022, se imputaría posteriormente a las compañías aéreas un coste adicional correspondiente a su debida capitalización al WACC aprobado en el DORA.

Por otra parte, Aena alega que ha realizado ya un importante esfuerzo, considerando los incentivos sobre las tarifas sucesivamente aprobados, las

facilidades de pago adoptadas y la reducción efectiva de tarifas tras la aprobación del DORA, lo que constituye una base sólida para un incremento sostenido de la actividad en el sector del transporte aéreo en España. Además, considera que su propuesta es la mejor para todas las partes (gestor aeroportuario, compañías aéreas y pasajeros), teniendo en cuenta que con ella las tarifas se incrementarían tan solo en un 0,69%, en un contexto de subida generalizada de tasas a niveles mucho más elevados en el entorno europeo, y que el impacto de estos costes en estos momentos será menor que en un futuro impredecible en el que cabe la posibilidad de que las tarifas se vean incrementadas en mayor proporción, lo que sería más gravoso de asumir para las compañías y redundaría en un incremento superior e impredecible del coste a asumir por los pasajeros.

Finalmente, por lo que se refiere a la propuesta de Ryanair de que los costes no se capitalicen o lo hagan a una tasa más baja que el WACC reconocido a Aena en los DORA I y II, Aena alega que es contraria a las previsiones legales. Por una parte, la Ley 2/2021 prevé expresamente la capitalización de estos costes para su recuperación en el DORA II y siguientes. Por otra parte, la Ley 18/2014 reconoce el coste de capital como uno de los elementos integrantes de los ingresos regulados requeridos, y establece que su cálculo se determinará en el DORA, por lo que Aena considera que, para la debida capitalización de los costes COVID-19, los valores utilizados han de ser los establecidos en los DORAs 2017-2021 y 2022-2026, es decir, 6,98% y 6,02%, respectivamente. Además, la CNMC, en su Resolución de Conflictos 2022, dirimió esta cuestión determinando la validez del WACC del DORA como tasa de capitalización de los costes COVID-19.

En virtud de lo anterior, Aena solicita de la CNMC que dicte Resolución expresa por la que acuerde desestimar íntegramente los conflictos tarifarios interpuestos por IATA, ALA y Ryanair y declare la adecuación y aplicabilidad de la actualización de las tarifas aeroportuarias aprobada por Aena para el ejercicio 2023.

## **SEXTO. - Trámite de audiencia**

Una vez instruido el procedimiento, mediante escrito de 24 de octubre de 2022 se otorgó a los interesados el correspondiente trámite de audiencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 82 de la LPAC.

Con fecha 28 de octubre de 2022 Aena solicitó acceso al expediente, que le fue remitido el 2 de noviembre de 2022.

## **SEPTIMO. - Alegaciones complementarias de Ryanair**

El 8 de noviembre de 2022 Ryanair presentó un escrito de alegaciones en el que se ratifica en su escrito inicial de 12 de agosto, solicita se rechace la solicitud de

Aena de desestimación del conflicto y se adhiere a los planteados por IATA y ALA en cuanto a la inaplicabilidad del parámetro B.

***La recuperación de los costes COVID-19 constituye un abuso de posición dominante en el mercado***

Ryanair alega, en primer lugar, que la decisión de Aena de recuperar los costes COVID-19 mediante un recargo de en sus tarifas constituye un abuso de posición de dominio por los motivos expuestos en el procedimiento de conflicto correspondiente a las tarifas 2022 (CFT/DTSP/023/22) y en el recurso contencioso administrativo (P.O. 960/2022 de la SCA, Sección 8, AN).

Por otra parte, coincide Ryanair con IATA y ALA en que la metodología propuesta por Aena para recuperar costes va en contra de lo previsto en el DORA II, en cuanto al principio temporal de 2 años (n+2) para realizar ajustes en las tarifas, por lo que, en el supuesto de que cupiera que Aena repercutiese costes COVID-19 a los usuarios -a pesar de la naturaleza anticompetitiva de esta repercusión-, debería limitarse a los costes del cuarto trimestre de 2021.

Ryanair considera que, aunque los costes contemplados por la Ley 2/2021, obedezcan a una situación extraordinaria de pandemia, ello no justifica un cambio en el enfoque metodológico del DORA, contrario a la disposición adicional primera de esa misma Ley 2/2021, que prevé la repercusión de costes en el marco del DORA I, o en cualquiera de los siguientes DORAs. En este sentido, Ryanair discrepa tanto de Aena como de la Resolución de Supervisión de las Tarifas 2022 de la CNMC, que consideró que el plazo de dos años no era aplicable “necesariamente” para realizar la repercusión de costes COVID-19.

Finalmente alega que, en última instancia, el hecho de que no sea aplicable “necesariamente”, no obsta a que sí lo sea, al menos respecto de los costes COVID-19 que como máximo pudiera repercutir Aena en las tarifas de 2023, ya que la propuesta de Aena de recuperar costes COVID-19 incurridos en el primer trimestre de 2022 en las tarifas de 2023, desestabiliza la certidumbre regulatoria y procesal, tratándose el año 2023 de un año clave para la recuperación del sector del transporte aéreo, como apunta IATA en su escrito.

Así, considera que es Aena quien pone en riesgo la estabilidad de precios prevista en el DORA II, al obsecarse en incluir costes COVID-19 del 2022, lo que resulta en el aumento del 0,69% respecto al IMAAJ de 2022 (9,95 euros por pasajero).

Por todo ello, coincide con IATA en que la aplicación del principio temporal n+2, respecto de las tarifas de 2023, impactará de forma más sostenible para las aerolíneas y permitirá también una disminución de los cargos adicionales que deban afrontar los pasajeros en 2023, como por ejemplo por los precios más altos del combustible, garantizándose así la sostenibilidad de la recuperación de

la demanda en beneficio de pasajeros, aerolíneas, aeropuertos y economía en general.

### ***La tasa de capitalización es anticompetitiva***

Ryanair se ratifica en lo alegado en su escrito inicial, y discrepa totalmente de lo expuesto por Aena, insistiendo en que no deben capitalizarse los costes COVID-19 o, subsidiariamente, de capitalizarse, no lo sean con el WACC, sino con una tasa de capitalización significativamente más reducida, que refleje las condiciones reales del mercado, como el 2%.

### ***El parámetro B debería ser 0***

Ryanair se adhiere a los conflictos planteados por IATA y ALA, en cuanto a la aplicabilidad del parámetro B a la fórmula del IMAAJ, y se remite a sus alegaciones presentadas en el conflicto sobre tarifas del ejercicio 2022 (CFT/DTSP/023/22), así como a los autos del recurso contencioso-administrativo contra la resolución dictada por la CNMC en el mismo, aplicables también a la propuesta tarifaria de Aena para 2023.

## **OCTAVO. - Informe de la Sala de Competencia**

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 21.2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (en adelante, LCNMC) y del artículo 14.2.i) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, la Sala de Competencia de la CNMC ha emitido informe sin observaciones.

A los anteriores Antecedentes de Hecho les son de aplicación los siguientes

## **II. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

### **PRIMERO. - Existencia de un conflicto frente a la decisión de Aena de modificación de sus tarifas aeroportuarias para 2023**

El conflicto se interpone en relación con la decisión de 26 de julio de 2022 del Consejo de Administración de Aena sobre la actualización de las tarifas aeroportuarias correspondientes al ejercicio 2023.

Concorre, por consiguiente, un conflicto en materia de tarifas aeroportuarias de Aena, que ha de resolverse sobre los antecedentes de hecho y fundamentos jurídicos aplicables a la actualización de dichas tarifas.

### **SEGUNDO. - Competencia de la CNMC para resolver el conflicto**

La presente Resolución se dicta en ejercicio de la función de resolución de conflictos entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios de los

aeropuertos de la red de Aena planteados frente a las decisiones del gestor aeroportuario relativas a la modificación del sistema o nivel de sus tarifas aeroportuarias, que se atribuye a la CNMC en el artículo 12.1.c de la LCNMC en relación con el artículo 10.5 de la misma Ley.

Esta misma competencia está contemplada en el artículo 39 de la Ley 18/2014, según el cual la CNMC resolverá los conflictos que los usuarios aeroportuarios presenten frente a las decisiones de Aena relativas a la modificación del sistema o nivel de sus tarifas aeroportuarias, articulando para ello un procedimiento específico.

Dentro de la CNMC, corresponde a su Consejo aprobar esta Resolución, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 14 de la citada LCNMC, que dispone que *“El Consejo es el órgano colegiado de decisión en relación con las funciones [...] de resolución de conflictos atribuidas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sin perjuicio de las delegaciones que pueda acordar”*. En particular, esta competencia recae en la Sala de Supervisión Regulatoria, de conformidad con el artículo 21.2 de la citada LCNMC y el artículo 14.1.b) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

De conformidad con el artículo 14.2.i) del Estatuto Orgánico, la Resolución ha sido sometida a informe de la Sala de Competencia, que ha sido favorable.

### **TERCERO. - Procedimiento aplicable**

#### **a) Plazo para la interposición del conflicto**

El artículo 39.1 de la Ley 18/2014 dispone que el plazo para interponer conflicto es de veinte días desde la fecha de notificación del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena sobre la actualización de sus tarifas aeroportuarias.

Dicho Acuerdo, de fecha 26 de julio de 2022, fue comunicado a la CNMC el 28 de julio siguiente. Los escritos de interposición de conflicto fueron presentados en el Registro de la CNMC en fechas 12 y 13 de agosto, dentro del plazo establecido para ello.

#### **b) Otros aspectos del procedimiento**

El procedimiento se rige por lo previsto en los artículos 39 y 40 de la Ley 18/2014.

Asimismo, con carácter general y según resulta de lo dispuesto en el artículo 2 de la LCNMC, en materia de procedimiento la CNMC se rige por lo establecido en su normativa de creación y, supletoriamente, por la actual LPAC.

Concretamente en lo relativo al carácter de la resolución que pone fin al procedimiento de conflicto, el artículo 12.2, párrafo segundo, de la LCNMC dispone lo siguiente:

*“La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los casos previstos en el apartado anterior será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de esta Ley”.*

#### **CUARTO. - Consideraciones sobre las cuestiones objeto del presente conflicto y su tratamiento en resoluciones previas de la CNMC**

El artículo 12.1. c) de la LCNMC delimita el alcance de la Resolución de la CNMC en materia de conflictos sobre tarifas aeroportuarias. Así, esta Resolución incluirá la modificación tarifaria revisada que proceda, que sustituirá al contenido de la decisión de Aena y, en su caso, los estándares que se correspondan con los indicadores y niveles de calidad de servicio que considere aceptables y consistentes con la modificación tarifaria revisada.

Además, añade el precepto, la modificación tarifaria revisada por la CNMC deberá respetar el IMAAJ que resulte de aplicar las correcciones establecidas en el artículo 33 de la Ley 18/2014 al IMAP adoptado para el ejercicio en el DORA.

El alcance de la Resolución de la CNMC en materia de conflictos sobre tarifas aeroportuarias coincide parcialmente con una de las finalidades de la actuación de supervisión del procedimiento de transparencia y consulta que puede finalizar con una decisión de la CNMC que sustituya a la decisión tarifaria de Aena, según el artículo 37 Ley 18/2014:

*“1. En el ejercicio de las funciones de supervisión del procedimiento de transparencia y consultas previsto en el artículo 10.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la Comisión resolverá la inaplicación de las modificaciones o actualizaciones de las tarifas aeroportuarias fijadas por Aena, S.A., cuando éstas se hayan realizado prescindiendo del procedimiento previsto en esta Sección en materia de transparencia y consulta de las tarifas aeroportuarias o no se ajuste, en su actualización, a lo previsto en esta Ley, y determinará de forma justificada, la modificación de las tarifas aeroportuarias que sustituirá al contenido de la decisión de Aena, S.A., con sujeción al ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) aplicable.” (Subrayado añadido).*

Por ello, la resolución de los conflictos que se presenten deberá ser coherente con el contenido de la Resolución de supervisión anual de las tarifas aeroportuarias que adopte la CNMC, conforme al artículo 37 de la Ley 18/2014.

En este caso concreto, las cuestiones objeto de conflicto son la aplicación del ajuste de calidad (parámetro B) al IMAAJ 2023 y la recuperación de los costes COVID-19 en el cálculo del IMAAJ 2023. Todos esos parámetros afectan a la determinación del IMAAJ 2023 y a la modificación de las tarifas de Aena para el ejercicio 2023, y fueron aspectos controvertidos durante el procedimiento de transparencia y consulta de dichas tarifas, como quedó reflejado en las actas y en los intercambios de comunicaciones que siguieron a las reuniones entre las partes.

Al ser coincidentes en lo sustancial los motivos del conflicto con las posiciones expresadas ya durante el procedimiento de transparencia y consulta de las tarifas 2023, ocurre que dichos motivos ya han sido valorados por la CNMC a la hora de adoptar la Resolución de 24 de noviembre de 2022 de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A., en el ejercicio 2023 (en adelante, Resolución de Supervisión de Tarifas 2023, STP/DTSP/012/22).

En cuanto al primer motivo de conflicto y la propuesta de no incorporar al cálculo del IMAAJ el valor de 0,55% calculado por AESA para el parámetro B al implicar una bonificación en favor de Aena por la calidad de los servicios prestados durante el año 2021, debemos remitirnos a las motivaciones expuestas en el Fundamento de Derecho IV, apartado Segundo de la citada Resolución de Supervisión de Tarifas 2023.

Allí se concluye que en el cálculo del IMAAJ correspondiente a las tarifas de 2023 se debe considerar un valor del parámetro B igual a 0,55%, que coincide con el calculado por AESA y con el incorporado por Aena en su propuesta tarifaria para 2023. Y ello porque dicho valor es el resultado de la adaptación metodológica incorporada por AESA al procedimiento de cálculo del parámetro B en su Informe de Supervisión Técnica de 2021, que limita la corrección por el nivel de tráfico a los cinco primeros meses de 2021, en los que se considera se mantenían aún unos niveles de tráfico especialmente bajos, del orden de un 18% de los registrados en 2019 y también por debajo de los volúmenes definidos en 2014-2015, que ya fue avalada en la Resolución de Tarifas 2022, que consideró que dicha adaptación metodológica trataba de garantizar la adopción de un valor que reflejase al máximo posible la realidad del servicio prestado, de manera que el cálculo del parámetro no se viera distorsionado por la caída del tráfico y su distribución anómala dentro del año, respecto del tráfico con el que fue diseñado el sistema de incentivos.

Las consideraciones de la CNMC en su Informe al DORA II (Acuerdo de 16 de junio de 2021 por el que se emite el informe previsto en el artículo 25.3 de la Ley 18/2014 en relación con el Documento de Regulación Aeroportuaria, Capítulo VII punto 4 y Conclusión 4) no invalidan, al contrario de lo apuntado por IATA, las conclusiones alcanzadas por AESA ni justifican la revisión de este valor por la CNMC. En primer lugar, porque la Conclusión 4 del Informe al DORA II, según la cual *“dada la situación de excepcionalidad del sector provocada por la pandemia COVID-19 que previsiblemente se extenderá durante varios ejercicios*



*del DORA II, se considera razonable que el sistema de incentivos se mantenga en suspenso hasta el momento en que se recuperen los niveles y el mix de tráfico previos a la pandemia”, no ha sido recogida en el DORA II finalmente aprobado por el Consejo de Ministros en fecha 28 de septiembre de 2021. Y en segundo lugar, porque AESA en su Informe sí ha tenido en cuenta la excepcionalidad de las circunstancias y ha realizado un ajuste metodológico en la valoración de los datos y mediciones, de tal forma que la CNMC no ha considerado necesario revisar el parámetro B propuesto por AESA, en los términos en que le hubiera permitido hacerlo la normativa, según la Sentencia la Sala de lo Contencioso Administrativo, sección 8, de la Audiencia Nacional de 30 de abril de 2021.*

Respecto a la determinación y recuperación de los costes COVID-19 en las tarifas 2023, ha de tenerse en cuenta que ambas cuestiones ya han sido objeto de dos resoluciones de la CNMC, en cumplimiento de lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley 2/2021, apartado 2, párrafo tercero, que establece que la CNMC deberá supervisar y analizar los costes COVID-19 para su recuperación en el marco del DORA.

Así, en primer lugar, en la ya citada Resolución de Costes COVID-19 2022 de 16 de junio de 2022 (STP/DTSP/024/22) la CNMC supervisó y cuantificó los costes incurridos en el periodo comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022 (capitalización incluida) para su recuperación en el marco del DORA. Este importe coincide con el utilizado por Aena por este concepto para el cálculo de la variación tarifaria.

En segundo lugar, por lo que se refiere a la recuperación de estos costes el apartado 7.1 del DORA dispone que la CNMC deberá determinar, en el caso de que no hubiese acuerdo entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios, la modalidad de recuperación de los costes a través de las tarifas, en el marco de la función de supervisión del procedimiento anual de actualización de las tarifas aeroportuarias contemplado en el apartado 2 del artículo 10 de la LCNMC.

Habiendo resultado patente la falta de acuerdo durante el procedimiento de consultas, la CNMC en la citada Resolución de Supervisión de Tarifas 2023 ya dirimió esta cuestión, por lo que debemos remitirnos a las consideraciones en ella realizadas en el apartado Fundamento de Derecho IV, apartado Cuarto.

Dichas consideraciones toman en cuenta que la aprobación de la Ley 2/2021 obedece a una situación extraordinaria que exigió una regulación específica que, si bien hace referencia a la recuperación de estos costes en el marco del DORA, no exige un tratamiento idéntico a los demás ajustes del IMAAJ y, de hecho, otorga a la CNMC un margen temporal amplísimo para determinar su recuperación, bien en el DORA I o en sucesivos DORAs, con el objetivo de

minimizar el impacto de su aplicación sobre el sector. Con ello se pretende introducir cierta flexibilidad en el marco regulador de las tarifas aeroportuarias, con la finalidad de que, por una parte, la recuperación de estos costes se produzca de la forma y en el momento en que genere un menor efecto distorsionador y, por otra, se garantice una cierta estabilidad tarifaria, evitando fluctuaciones excesivas en torno al objetivo de congelación establecido en el DORA.

Por ello, tanto en la Resolución de Supervisión de Tarifas 2022. como en la Resolución de Conflictos 2022. la CNMC justificó que no era necesariamente aplicable el plazo de dos años para realizar el ajuste consistente en la recuperación de los costes COVID-19 que el ordenamiento jurídico sí contempla para los parámetros regulados en la Ley 18/2014, y resolvió en el sentido de asegurar una mayor estabilidad y previsibilidad de la senda tarifaria, teniendo en cuenta el elevado margen para compensar los costes COVID-19 de aquel ejercicio y la dificultad que podía existir para imputar dichos costes en futuros ejercicios sin producir incrementos tarifarios muy significativos.

En aplicación de estos mismos criterios, la CNMC en su Resolución de Supervisión de Tarifas 2023 determinó que, con la finalidad de cumplir con los objetivos de estabilidad y predictibilidad de la senda tarifaria, a la vista de los resultados obtenidos para las tarifas de 2023 y en el contexto actual de incertidumbre sobre la recuperación del tráfico aéreo, se debía imputar la parte de los costes COVID-19 reconocidos en la Resolución de 16 de junio de 2022 hasta el límite que permitiese que la variación tarifaria efectiva en 2023 fuera de un 0%, concluyendo que debía aplicarse a la tarifa de 2023 un importe de 45.634.105,01 euros, manteniéndose pendiente de aplicación para futuros ejercicios, debidamente capitalizado, un importe de 16.642.085,91 euros. Como consecuencia, el importe de costes COVID-19 a aplicar en la variación tarifaria final será de 0,18 euros por pasajero, que corresponde a los 45,63 millones de euros repartidos entre un total de 249,3 millones de pasajeros.

En cuanto a la posibilidad planteada por Ryanair de no capitalizar los costes o de utilizar una tasa de descuento diferente al WACC del DORA, no parece tener encaje en nuestro ordenamiento, pues como ya se dijo en la Resolución de Conflictos de 2022, la disposición adicional primera.2 de la Ley 2/2021 alude expresamente al derecho a la recuperación de estos costes “*debidamente capitalizados en cualquiera de los siguientes DORAs*” si no pudieran recuperarse en el DORA I. En cuanto al WACC aplicable, según lo dispuesto en el apartado 7.1 del DORA, la CNMC deberá determinar la modalidad de recuperación de estos costes en el marco de la función de supervisión del procedimiento de consulta anual y ajuste al IMAAJ de las tarifas aeroportuarias, por lo que no se dispone de cobertura legal para aplicar a estos particulares costes una tasa de

descuento diferente de la reconocida en el correspondiente DORA. Dado que la recuperación de estos costes se realiza a través de las tarifas de 2023 en función de una determinada estimación de tráfico, al igual que el resto de los costes y parámetros reconocidos en el DORA, no hay motivos para la aplicación de una tasa distinta pues Aena asume el mismo riesgo en ambos casos. A título de ejemplo, pero en sentido contrario, al tratarse como un ingreso, también se ha capitalizado con la misma tasa de descuento, el WACC del DORA, la concentración derivada de la aplicación del factor K en la fórmula del IMAAJ.

Adicionalmente, cabe destacar que con esta capitalización no se aumenta la base de activos regulados, ni con ello los rendimientos que Aena obtiene a largo plazo, puesto que lo que se realiza es un ajuste en el IMAAJ<sup>1</sup> de un ejercicio que no se vuelve a incluir en el ejercicio siguiente.

Por último, debe rechazarse la alegación sobre un posible abuso de posición de dominio de Aena por resultar en un precio excesivo la traslación a las tarifas de 2023 de los costes COVID-19, dado que el derecho a la recuperación de dichos costes viene reconocido en la Ley 2/2021 y la supervisión del importe corresponde a la CNMC, al igual que la determinación de la modalidad de su recuperación.

En virtud de lo anterior:

- A los efectos de la resolución del presente conflicto, según el resultado del ejercicio de supervisión descrito en el Fundamento de Derecho IV, apartado Segundo, Sección A de la Resolución de Supervisión de Tarifas 2023, para el cálculo del IMAAJ aplicable a las tarifas de 2023 se debe considerar un valor del parámetro B igual a 0,55%.
- Según se concluye en el Resuelve Cuarto de la Resolución de Supervisión de Tarifas 2023, la modificación tarifaria aplicable a 2023 debe incorporar la parte de los costes COVID-19 reconocidos en la Resolución sobre la supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido Aena S.M.E., S.A. como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el período comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022 (STP/DTSP/024/22) hasta el límite que permite que la variación tarifaria efectiva en 2023 sea de un 0%, es decir, 45.634.105,01 euros. Según resulta de la supervisión realizada por la CNMC de los parámetros de la fórmula de determinación del IMAAJ contenida en el Anexo IX de la Ley 18/2014 que se describe en el apartado IV de la

---

<sup>1</sup> Los costes COVID-19, incluidas las inversiones asociadas, se tratan como costes operativos que ajustan el IMAAJ del ejercicio concreto al que se imputan una vez se han realizado todos los ajustes de la fórmula del IMAAJ.

Resolución de Supervisión de Tarifas 2023, y de la incorporación de los costes COVID-19 imputables a las tarifas 2022 conforme a lo previsto en la disposición adicional primera de la Ley 2/2021, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas 2022, que se aplicará por igual a todas las PPP.

Para concluir debe hacerse una mención al requisito del artículo 12.1 c) párrafo 5 de la LCNMC, según el cual en los procedimientos de conflicto la CNMC verificará que la decisión de Aena se produce conforme al procedimiento establecido en la Ley 18/2014, se ajusta a los requisitos establecidos en el DORA, garantiza la sostenibilidad de la red y la accesibilidad a los aeropuertos integrados en ella así como la suficiencia de ingresos, responde a los principios de no discriminación, objetividad, eficiencia y transparencia, y resulta justificada, de acuerdo con las previsiones del DORA en materia de previsiones de tráfico e inversiones, y los requerimientos y necesidades de las compañías usuarias de los aeropuertos.

A la vista de las consideraciones de los párrafos precedentes sobre el objeto del conflicto presentado, no se considera preciso realizar una declaración sobre estos concretos extremos en el presente procedimiento, ya que la adecuación de la decisión tarifaria de Aena a los requisitos del marco regulador de las tarifas aeroportuarias ya ha sido valorada en la Resolución de Supervisión de Tarifas 2023, y la resolución de este procedimiento no altera las conclusiones allí alcanzadas ni afecta a los demás requisitos objeto de verificación establecidos en artículo 12.1.c) párrafo quinto.

Tomando en consideración todo lo expuesto, a la vista de las alegaciones presentadas por los interesados y teniendo en cuenta el conjunto de la normativa que resulta de aplicación al conflicto planteado, se concluye que esta resolución sobre los conflictos planteados por ALA, Ryanair e IATA ha de ser acorde con el resultado de la supervisión descrita en el Fundamento de Derecho IV, apartados segundo y cuarto de la Resolución de la CNMC de Supervisión Tarifas 2023.

Vistos los citados antecedentes de hecho y fundamentos de derecho, la Sala de Supervisión Regulatoria.

## **RESUELVE**

**Único.** – Estimar parcialmente los conflictos interpuestos por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para 2023 y declarar que:

- Para el cálculo del IMAAJ aplicable a la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2023 debe considerarse un valor del componente B igual a 0,55%.
- El IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas 2022, que se corresponde con la imputación de un total de costes COVID-19 de 45.634.105,01 euros.

Comuníquese este Acuerdo a la Dirección de Transportes y del Sector Postal y notifíquese a los interesados Asociación de Líneas Aéreas ALA, Ryanair Designated Activity Company, IATA España S.L., y Aena S.M.E., S.A.

La presente Resolución agota la vía administrativa, no siendo susceptible de recurso de reposición, pudiendo ser recurrida ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a su notificación, de conformidad con lo establecido en el artículo 36.2 de la LCNMC y en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.