

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES E IGUALDAD

**5331** *Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de AENA S.M.E., S.A. (Índice P), y se modifica el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.*

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, estableció, entre otros aspectos, un régimen de regulación de los ingresos de Aena SME, S.A., así como el procedimiento de actualización de las tarifas aeroportuarias por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos. Conforme se establece en la citada ley, los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas, respetando su regulación la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, de 4 de marzo.

La citada ley establece que los ingresos del gestor estarán condicionados al cumplimiento de un Ingreso Máximo Anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ). El IMAAJ se obtiene partiendo del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP), el cual es modulado para obtener el IMAAJ por, entre otros, los ajustes en materia de calidad y cumplimiento de inversiones que se deriven conforme a lo establecido en dicha ley. Por tanto, a través de este proceso el IMAP sirve de base para el ajuste de las tarifas aeroportuarias.

El anexo VIII de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, establece una fórmula de actualización del IMAP para cada uno de los años comprendidos por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). Partiendo del IMAP del año previo a aquel de aplicación, esta fórmula contempla dos componentes, el componente X y el componente P. El componente X queda fijado en el DORA y contempla los incrementos o disminuciones de la base de costes del operador debidos a factores específicos ligados a su actividad, previsibles en el momento de elaboración del DORA y convenientemente reconocidos por el regulador, es decir aquellas variaciones de costes controlables por el gestor aeroportuario. Por otro lado, el índice P contempla las variaciones anuales del precio de inputs fuera del control de operador, pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. Además, conforme al citado anexo, el mecanismo de cálculo del índice P se determinará reglamentariamente.

Conforme a lo previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, y el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, el mecanismo de cálculo del índice P debe responder a los principios de referenciación a costes, eficiencia y buena gestión empresarial y no podrá referenciarse a ningún índice general de revisión de precios.

En este marco, este real decreto establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en este real decreto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

Por último, se modifica el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, para incluir, por coherencia normativa, este índice entre los supuestos en los que puede aprobarse un régimen de revisión periódica y predeterminada de valores monetarios en función de precios individuales o índices específicos de precios.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Atiende a los principios necesidad y eficacia, al quedar justificada por razones de interés general, asegurar la cobertura de los costes de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos prestados por Aena SME, S.A., y la sostenibilidad de la red de aeropuertos de interés general; su finalidad queda claramente identificada en la norma y es el instrumento adecuado a los fines perseguidos, según se contempla en la Ley 18/2014, de 15 de octubre. Responde al principio de proporcionalidad al establecer la regulación mínima imprescindible a los fines de la norma; y al principio de seguridad jurídica al incardinarse de forma coherente con el resto de las disposiciones de aplicación, completando un marco estable, predecible y claro. Es coherente, por último, con los principios de transparencia y eficiencia, al posibilitar la participación activa del sector y no imponer cargas administrativas innecesarias.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de las Ministras de Hacienda, y Economía y Empresa, de acuerdo con el Consejo de Estado, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno de Asuntos Económicos, y deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de marzo de 2019,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto establecer el mecanismo de cálculo del índice P, de actualización anual del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP), previsto en el anexo VIII de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y el procedimiento para su determinación.

2. Lo dispuesto en este real decreto es aplicable en el procedimiento de actualización anual de las prestaciones patrimoniales públicas que percibe Aena SME, S.A., como contraprestación por los servicios aeroportuarios básicos, conforme al procedimiento establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, todo ello sin perjuicio del marco jurídico en materia de desindexación, así como del resto de legislación vigente que sea de aplicación en esta materia.

Artículo 2. *Determinación del índice P para la revisión del Ingreso máximo anual por pasajero.*

1. El índice P aplicable en la actualización del IMAP del año t, se calculará en el año t-1. Su valor, que podrá ser positivo, negativo o nulo, es el resultado del producto de los coeficientes ( $\alpha$ ), que determinan el peso de las principales partidas de coste que afectan a Aena SME, S.A., por los índices específicos (L, I, S, M, A, R, O, E, H) que reflejan la variación de precios de diferentes servicios, conforme a la siguiente fórmula:

$$P_{t-1} = \alpha_1 \cdot L_{t-1} + \alpha_2 \cdot I_{t-1} + \alpha_3 \cdot S_{t-1} + \alpha_4 \cdot M_{t-1} + \alpha_5 \cdot A_{t-1} + \alpha_6 \cdot R_{t-1} + \alpha_7 \cdot O_{t-1} + \alpha_8 \cdot E_{t-1} + \alpha_9 \cdot H_{t-1}$$

Donde:

a)  $P_{t-1}$ , es el índice de revisión periódica y predeterminada que se empleará para la determinación del IMAP del año t.

b)  $\alpha_1$  a  $\alpha_9$ , son los porcentajes que representan, sobre el total de los costes regulados que se derivan de la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, los costes directamente relacionados con las siguientes categorías:

1.<sup>a</sup> Los costes de personal propio de Aena SME, S.A., asociados directamente a actividades reguladas a través del coeficiente  $\alpha_1$ .

2.<sup>a</sup> Los servicios de navegación aérea: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia; servicios de información aeronáutica y servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea, a través del coeficiente  $\alpha_2$ .

- 3.<sup>a</sup> Los servicios de seguridad a través del coeficiente  $\alpha_3$ .
- 4.<sup>a</sup> Los servicios de reparación y conservación a través del coeficiente  $\alpha_4$ , incluyendo el coste de los recambios y los repuestos.
- 5.<sup>a</sup> Los servicios de limpieza y recogida de carros portaequipajes a través del coeficiente  $\alpha_5$ .
- 6.<sup>a</sup> Los servicios de atención a personas con movilidad reducida (PMR) a través del coeficiente  $\alpha_6$ .
- 7.<sup>a</sup> Los servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra a través del coeficiente  $\alpha_7$ .
- 8.<sup>a</sup> Los costes de la energía eléctrica a través del coeficiente  $\alpha_8$ .
- 9.<sup>a</sup> Los costes de asociados al pago de tributos locales que resulten estrictamente necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, a través del coeficiente  $\alpha_9$ .
- c)  $L_{t-1}$ , es el menor de los valores entre:
- 1.º La tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de las retribuciones fijadas para el personal al servicio del sector público mediante Ley de Presupuestos Generales del Estado.
  - 2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de personal, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena SME, S.A.
- d)  $I_{t-1}$ , es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios de navegación aérea, de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena SME, S.A.
- e)  $S_{t-1}$ , es el menor de los valores entre:
- 1.º La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del índice de precios de servicios (IPS) del grupo «80. Actividades de seguridad e investigación», publicado por el Instituto Nacional de Estadística.
  - 2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de seguridad.
- f)  $M_{t-1}$ , es el menor de los valores entre:
- 1.º La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del índice de precios industriales (IPRI) de la división «33. Reparación e instalación de maquinaria y equipo», publicado por el Instituto Nacional de Estadística.
  - 2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de mantenimiento.
- g)  $A_{t-1}$ , es el menor de los valores entre:
- 1.º La tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los cuatro valores trimestrales disponibles del índice de precios de servicios (IPS) del grupo «81.2 Actividades de limpieza», publicado por el Instituto Nacional de Estadística.
  - 2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de limpieza.
- h)  $R_{t-1}$ , es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes de los servicios de atención a personas con movilidad reducida.
- i)  $O_{t-1}$ , es el menor de los valores entre:
- 1.º La tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de las retribuciones fijadas para el personal al servicio del sector público mediante Ley de Presupuestos Generales del Estado.
  - 2.º La tasa de variación real, en tanto por uno, de los costes unitarios en materia de servicios operativos y de apoyo intensivos en mano de obra.

j)  $E_{t-1}$ , es la tasa de variación interanual, medida en tanto por uno, del valor promedio de los doce valores mensuales disponibles del índice de precios industriales (IPRI) de la clase «3514. Comercio de energía eléctrica», publicado por el Instituto Nacional de Estadística.

k)  $H_{t-1}$ , es la tasa de variación anual, medida en tanto por uno, de los costes asociados al pago de tributos locales de acuerdo con la información contenida en la contabilidad analítica de Aena SME, S.A.

2. La aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior se realizará con sujeción a las siguientes reglas:

a) Para el cálculo del índice  $P_{t-1}$  únicamente se tendrán en cuenta los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

b) La determinación de los coeficientes ( $\alpha$ ) se realizará tomando como base la estructura de los costes regulados efectivamente incurridos el año natural anterior al año en el que se realice el cálculo del índice P.

c) En la determinación de la variación real de los costes unitarios se aislarán de los efectos de aumento en el precio, las variaciones derivadas de cambios en el nivel de actividad o cambios en las condiciones del servicio.

d) Las tasas a las que se refieren las letras c) a k) del apartado 1 de este artículo se determinarán teniendo en cuenta las variaciones del año natural anterior al año en el que se realice el cálculo del índice P, con respecto al valor equivalente del año previo.

e) En todos los casos y aun cuando no se mencione expresamente, el cálculo de los costes reales se realizará sobre la base de la información contenida en la contabilidad analítica de Aena SME, S.A., debiendo incluir dicha contabilidad analítica criterios objetivos de asignación de costes, de forma que el citado sistema pueda facilitar la información adecuada a efectos de este real decreto.

f) Excepcionalmente, en aquellos casos en los que la tasa de variación reflejada a través de un índice específico del Instituto Nacional de Estadística sea sustancialmente inferior a la variación real de los costes unitarios de la partida correspondiente, la CNMC podrá, a propuesta de Aena SME, S.A., valorar la adopción como tasa de variación la correspondiente a la variación real de los costes unitarios que efectivamente se produzca.

### Artículo 3. *Procedimiento de determinación del índice P.*

1. Antes de la determinación del Ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), Aena SME, S.A., deberá realizar el cálculo del valor del índice P aplicable en el procedimiento de actualización de las prestaciones patrimoniales públicas del siguiente ejercicio y remitirá la propuesta a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC). Asimismo, Aena SME, S.A., comunicará la propuesta a las asociaciones representativas de usuarios.

2. La CNMC supervisará la adecuación de dicho índice a lo previsto en este real decreto y resolverá sobre el que resulte aplicable.

3. Durante el proceso de determinación del índice, la CNMC tendrá acceso a toda la información que sea necesaria para el desempeño eficaz de sus cometidos conforme a este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.*

Se añade un apartado 4 al artículo 6 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, con el siguiente contenido:

«4. Podrá ser objeto de revisión periódica y predeterminada el índice P previsto en el anexo VIII de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se adopta en el ejercicio de las competencias estatales exclusivas en materia de aeropuertos de interés general, de conformidad con lo previsto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

El primer índice P se determinará y se aplicará para el establecimiento de las tarifas aeroportuarias sujetas al primer proceso de transparencia y consulta que tenga lugar tras la entrada en vigor de este real decreto.

Dado en Madrid, el 22 de marzo de 2019.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia,  
Relaciones con las Cortes e Igualdad,  
CARMEN CALVO POYATO