

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### CORTES GENERALES

- 126** *Resolución de 10 de octubre de 2017, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de la gestión de los ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio 2015.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 10 de octubre de 2017, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del Informe de fiscalización de la gestión de los ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio 2015, acuerda:

1. Instar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a revisar el procedimiento de recaudación de sanciones existente en AESA, pues por parte del Tribunal se han puesto de manifiesto algunas incidencias susceptibles de mejora.
2. Instar a todos los departamentos implicados a adaptar adecuadamente el funcionamiento del Sistema de Tarifas de Ruta en el sistema de navegación aérea español, cancelando el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el Instituto Nacional de Meteorología y AENA.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de octubre de 2017.—El Presidente de la Comisión, Eloy Suárez Lamata.—El Secretario Primero de la Comisión, Vicente Ten Oliver.

**INFORME DE FISCALIZACIÓN  
DE LA GESTIÓN DE LOS INGRESOS DE  
LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, EJERCICIO 2015**

**EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 27 de julio de 2017, el INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LOS INGRESOS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, EJERCICIO 2015, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el art. 28.4 de la Ley de Funcionamiento

## ÍNDICE

---

### I. INTRODUCCIÓN

- I.1. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO FISCALIZADOR
- I.2. NATURALEZA, MARCO JURÍDICO Y ÓRGANOS GESTORES
- I.3. ÁMBITO SUBJETIVO, OBJETIVO Y TEMPORAL DE LA FISCALIZACIÓN
- I.4. OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN
- I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES

### II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

- II.1. INTRODUCCIÓN: CONTRATO DE GESTIÓN Y PLANES DE ACCIÓN
- II.2. PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DE INGRESOS
  - II.2.1. Procedimientos de gestión de ingresos por tasas
  - II.2.2. Procedimiento de gestión de ingresos por sanciones
  - II.2.3. Procedimiento de gestión de otros ingresos y precios públicos
- II.3. PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN Y REGISTRO CONTABLE DE DEUDORES
  - II.3.1. Deudores por gestión ordinaria
  - II.3.2. Otras cuentas a cobrar

### III. CONCLUSIONES

- III.1. CONCLUSIONES SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LAS AGENCIAS ESTATALES Y SU FINANCIACIÓN
- III.2. CONCLUSIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS PARA LA GESTIÓN Y RECAUDACIÓN DE LOS INGRESOS DE AESA
- III.3. CONCLUSIONES SOBRE LA EXISTENCIA DE CONTROLES QUE GARANTICEN LA INTEGRIDAD DE LOS INGRESOS Y SU ADECUADO REGISTRO
- III.4. CONCLUSIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS PARA EL COBRO DE LOS INGRESOS NO SATISFECHOS EN PLAZO

### IV. RECOMENDACIONES

#### ANEXOS

#### ALEGACIONES FORMULADAS

## RELACIÓN DE ABREVIATURAS, SÍMBOLOS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

---

AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria
AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
CRCO	Central Route Charges Office (Oficina Central de Tasas de Ruta)
DESATI	Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna
DSA	Dirección de Seguridad de Aeronaves
DSACPU	Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario
DSANA	Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea
EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea
EUROCONTROL	Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea
FIAPP	Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas
LAE	Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos
LGP	Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria
LOFAGE	Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado
LRJ-PAC	Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común
LSA	Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea
PGE	Presupuestos Generales del Estado
SENSA	Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S.A.
UE	Unión europea

## RELACIÓN DE CUADROS

---

- CUADRO Nº 1 TASA 312. RECAUDACIÓN POR TARIFA AÑO 2015
- CUADRO Nº 2 CÁLCULO DE LA TARIFA UNITARIA DE LA TASA DE RUTA 2015 PARA ESPAÑA
- CUADRO Nº 3 EXPEDIENTES SANCIONADORES INICIADOS EN 2015
- CUADRO Nº 4 INGRESOS POR MULTAS Y SANCIONES REGISTRADOS EN LA CUENTA 777 "OTROS INGRESOS"
- CUADRO Nº 5 "OTROS INGRESOS" Y "PRECIOS PÚBLICOS"
- CUADRO Nº 6 CONVENIOS CON FIAPP POR PROYECTOS DE HERMANAMIENTO
- CUADRO Nº 7 PRECIOS PÚBLICOS POR HORA DE LAS ACTIVIDADES FORMATIVAS
- CUADRO Nº 8 DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR
- CUADRO Nº 9 COMPOSICIÓN A 31/12/2015 DE DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTO DE INGRESOS CORRIENTE
- CUADRO Nº 10 SITUACIÓN DE LOS DERECHOS POR SANCIONES PENDIENTES DE COBRO, EJERCICIO CORRIENTE
- CUADRO Nº 11 ANTIGÜEDAD DE LA DEUDA DE DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTOS DE INGRESOS CERRADOS
- CUADRO Nº 12 CANCELACIÓN DE DERECHOS EN 2015 POR SANCIONES DE EJERCICIOS CERRADOS
- CUADRO Nº 13 OTRAS CUENTAS A COBRAR A 31/12/2015

## I. INTRODUCCIÓN

### I.1. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO FISCALIZADOR

El Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas por la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, ha realizado una fiscalización de la gestión de los ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio 2015.

El origen de este procedimiento de fiscalización se encuentra en el Acuerdo del Pleno del Tribunal de Cuentas de 22 de diciembre de 2015, por el que se aprobó el Programa de Fiscalizaciones del Tribunal de Cuentas para el año 2016<sup>1</sup>, en el que figura entre los programados por iniciativa del propio Tribunal.

### I.2. NATURALEZA, MARCO JURÍDICO Y ÓRGANOS GESTORES

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es un organismo público regulado por la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos (LAE), que en su Disposición adicional tercera autorizó al Gobierno su creación. Fue creada por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba su Estatuto. Tiene por objeto la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte.

La Agencia tiene personalidad jurídica diferenciada respecto de la del Estado, patrimonio y tesorería propios, y autonomía de gestión y funcional dentro de los límites establecidos en la citada Ley y por su Estatuto. Se rige por las citadas normas y, supletoriamente, por las normas aplicables a las entidades de derecho público adscritas a la Administración General del Estado. En materia de seguridad es de aplicación la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (LSA) y las normas que la desarrollan, así como el derecho comunitario vigente en materia de seguridad aérea y de obligaciones con los usuarios del transporte aéreo. Asume las potestades que la LSA atribuye al Ministerio de Fomento en materia sancionadora e inspectora, en los términos previstos en su Estatuto.

Además de la señalada, la Agencia se rige, en lo que se refiere a la actividad analizada en este procedimiento fiscalizador, por la legislación específica siguiente:

- Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.
- Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.
- Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público.
- Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación.

<sup>1</sup> El Programa de Fiscalizaciones para el año 2016 fue modificado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su sesión de 29 de septiembre de 2016.

- Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.
- Reglamento (UE) 255/2010, de la Comisión, de 25 de marzo, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento (UE) 1321/2014, de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, deroga la Ley 28/2006 de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos y la mantiene vigente hasta que concluya el plazo de adaptación de las agencias existentes en el sector público estatal a la nueva normativa.

AESA ejerce, entre otras, las siguientes competencias:

- La expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de autorizaciones, habilitaciones, licencias, certificaciones y otros títulos habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles. Le corresponde asimismo a la Agencia el reconocimiento y aceptación de títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por otras autoridades que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.
- La gestión del Registro de matrícula de aeronaves.
- La inspección aeronáutica y el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil.
- La autorización, acreditación e inspección a personas físicas y jurídicas para su actuación como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.
- La facilitación en el transporte aéreo para garantizar la accesibilidad y el tránsito eficaz, fluido y seguro de personas y bienes a través de las infraestructuras del transporte aéreo.

Son órganos de gobierno de la Agencia el Presidente y el Consejo Rector. La Presidencia de la Agencia corresponde al Director General de Aviación Civil, quien ostenta también la representación del Consejo Rector.

El Consejo Rector es el órgano de gobierno colegiado de la Agencia, integrado por el Presidente de la Agencia, que lo es también del Consejo, los Consejeros y el Secretario. Las funciones del Consejo Rector se recogen en el Estatuto de AESA, y a él le corresponde el nombramiento del Director de la Agencia, el control de su gestión, la aprobación de las cuentas anuales y del informe de gestión y la aplicación de los resultados, a propuesta del Director.

El Director es el órgano ejecutivo de la Agencia y el responsable de la dirección y gestión ordinaria de la misma. Bajo la dirección del Director, la Agencia se estructura en los siguientes órganos operativos:

- La Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI).
- La Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA). A ella se adscriben las ocho oficinas de seguridad en vuelo.
- La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea (DSANA).
- La Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario (DSACPU).

Los órganos operativos señalados son los encargados de ejecutar las competencias sustantivas de la Agencia enumeradas en el art. 9 de su Estatuto.

La Agencia ha rendido al Tribunal las cuentas correspondientes al ejercicio 2015, en el plazo legalmente establecido y de acuerdo con el procedimiento de rendición establecido en el art. 139 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP). La Agencia y todos los órganos de ella dependientes que han sido requeridos en el ámbito de esta fiscalización han prestado la colaboración solicitada por el Tribunal.

### **I.3. ÁMBITO SUBJETIVO, OBJETIVO Y TEMPORAL DE LA FISCALIZACIÓN**

El ámbito subjetivo de la fiscalización está constituido por el organismo público Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que sucede a la Dirección General de Aviación Civil en los fines, competencias y funciones atribuidas a la Agencia por su Estatuto.

La presente fiscalización comprende, como ámbito objetivo, la valoración total o parcial de las operaciones y de los sistemas y procedimientos de gestión establecidos por AESA en la gestión y recaudación de los ingresos correspondientes al ejercicio 2015.

La fiscalización se refiere a los procedimientos en funcionamiento en el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2015, sin perjuicio de que las comprobaciones se hayan extendido a los procedimientos aplicados en el momento en que éstas se realizan, o se hayan analizado movimientos anteriores o posteriores que permitan contribuir a la consecución de los objetivos previstos.

### **I.4. OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN**

De acuerdo con las Directrices Técnicas aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 29 de septiembre de 2016, el procedimiento fiscalizador, que ha participado de los tres tipos de fiscalización contemplados en la norma técnica 6 de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, ha tenido los siguientes objetivos:

- 1) Analizar los procedimientos utilizados para la gestión y recaudación de los ingresos de AESA, correspondientes principalmente a las tasas afectadas a la Agencia, otros ingresos por precios públicos y a los ingresos por sanciones, y su adecuación a la normativa aplicable.
- 2) Comprobar la existencia de controles adecuados que garanticen la integridad de los ingresos, su correcta emisión en tiempo y forma, y su registro de acuerdo con los principios y criterios contables que le son de aplicación.

3) Comprobar la existencia y la eficacia de los procedimientos seguidos para el cobro de los ingresos no satisfechos en plazo.

Asimismo, se abordaron las cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas tanto en la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, como en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, en todo aquello que, de conformidad con dicha normativa, pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

La ejecución del trabajo se ha efectuado de acuerdo con las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno en su sesión de 23 de diciembre de 2013.

### **I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES**

Conforme a lo dispuesto en el art. 44.1 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de las actuaciones practicadas en el procedimiento fiscalizador fueron remitidos, para la formulación de las alegaciones oportunas o presentación de los documentos y justificaciones que estimasen convenientes, a los actuales Presidente y Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; y a quien fue Presidente de la Agencia en el periodo fiscalizado.

Dentro del plazo legal concedido, únicamente se ha recibido escrito de contestación de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Las alegaciones presentadas, que se incorporan al informe, han sido analizadas y valoradas, modificándose el texto originario cuando por su contenido se ha estimado pertinente. En otras ocasiones, el texto inicial no se ha alterado, por entender que las alegaciones formuladas son meras explicaciones o comentarios de los hechos o situaciones descritos en el Informe y que, por tanto, no implican disconformidad con el mismo.

Con independencia de las consideraciones puestas de manifiesto en las alegaciones, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en los posteriores apartados de este informe.

## **II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN**

### **II.1. INTRODUCCIÓN: CONTRATO DE GESTIÓN Y PLANES DE ACCIÓN**

El Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determina su creación. La Agencia entró en funcionamiento el día 20 de octubre de 2008 con la constitución del Consejo Rector y el nombramiento de su Directora y de otros puestos directivos.

De acuerdo con el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, y del Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, AESA se adscribe a ese Ministerio a través de la Secretaría General de Transporte.

Según lo dispuesto en el art. 29 de la LAE, la Agencia aplica los principios y normas establecidas en el Plan General de Contabilidad Pública.

El modelo contable es centralizado, existiendo una única oficina contable en la que se registran la totalidad de las operaciones de la entidad, tanto las derivadas de la ejecución del gasto, como de la gestión de los ingresos. No existen entidades dependientes o vinculadas a AESA, ni entidades en las que participe. Los ingresos y gastos se imputan a la cuenta del resultado económico patrimonial

siguiendo el criterio de devengo, en función de la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan y con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

En los anexos 1, 2 y 3 figuran las cuentas de balance y de resultado económico-patrimonial a 31/12/2015 relacionadas con ingresos, así como el estado de liquidación del presupuesto de ingresos del ejercicio 2015.

La LAE configura el contrato de gestión como un instrumento clave en la constitución de las Agencias Estatales, que ha de fijar los compromisos que asume la Agencia en la consecución de sus objetivos y los planes estratégicos necesarios para ello, de forma que permitan, a través de su seguimiento por los ministerios de adscripción, comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos y la adecuada utilización de los recursos asignados.

El art. 13 de la LAE establece que “la actuación de las Agencias Estatales se produce, con arreglo al plan de acción anual, bajo la vigencia y con arreglo al pertinente contrato plurianual de gestión”, y el art. 14 de esa misma norma dispone que “El Consejo Rector de cada Agencia aprueba la propuesta de Contrato inicial de gestión, en el plazo de tres meses desde su constitución”, y determina que los posteriores contratos de gestión se presentarán en el último trimestre de vigencia del anterior. De acuerdo con el art. 11 de su Estatuto, la Agencia debe elaborar la propuesta de Contrato de gestión plurianual dentro de los plazos previstos en los artículos mencionados, para su aprobación por orden conjunta de los Ministros de Fomento, de Administraciones Públicas y de Economía y Hacienda. Este contrato tendrá una vigencia de cuatro años, y comprenderá, entre otros:

- Los objetivos a perseguir y los planes necesarios para alcanzarlos.
- Los resultados a obtener y los indicadores para evaluarlos.
- Los recursos personales, materiales y presupuestarios a aportar para la consecución de los objetivos.

Además, el Contrato de gestión debe incluir el procedimiento a seguir para la cobertura de los déficits anuales que, en su caso, se pudieran producir por insuficiencia de los ingresos reales respecto a los estimados y las consecuencias de responsabilidad en la gestión que, en su caso, deban seguirse de tales déficits.

A 31/12/2015, AESA no había elaborado el Contrato de gestión plurianual previsto en la citada normativa, y la Comisión de Control que, de acuerdo con el art. 12 de la LAE debía formalizarse en el seno del Consejo Rector, no se constituyó hasta el 19 de enero de 2016, por lo que no ha podido cumplir con las funciones previstas en el art. 23 del Estatuto, en particular las referidas a la información que sobre el Contrato de gestión y los aspectos relativos a la gestión económico-financiera debe proporcionar al Consejo Rector. No obstante, del contenido de las actas de las reuniones en 2016 de la Comisión de Control no se desprenden aspectos significativos relacionados con la presente fiscalización.

Sin embargo, AESA sí ha venido elaborando el Plan de Acción Anual a que se refieren el art. 15 de la LAE y el art. 12 de su Estatuto, completado con un enfoque plurianual. En concreto, para el año 2015 figura publicado en la página web de la Agencia, [www.seguridadaerea.gob.es](http://www.seguridadaerea.gob.es), con el nombre de “Plan de Acción Anual y Plurianual 2015-2018”. El Plan recoge actuaciones a realizar en el periodo para mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo, la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros, entre otros objetivos estratégicos.

La página web de AESA incluye los contenidos establecidos en los artículos 6 “*Información institucional, organizativa y de planificación*”; 7 “*Información de relevancia jurídica*” y 8 “*Información económica, presupuestaria y estadística*” de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, relacionados con esta fiscalización.

## II.2. PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DE INGRESOS

Entre los principales recursos para la financiación de la Agencia, previstos en el art. 45 de su Estatuto, se encuentran:

- Los ingresos obtenidos por la liquidación de precios públicos y tarifas derivados de la realización de sus actividades, así como los provenientes de tasas afectadas a la Agencia.
- El producto de las sanciones que se recauden en aplicación de la LSA.
- Las aportaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras administraciones públicas y de cualesquiera entes públicos.

Debe añadirse que la Agencia utiliza para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de derecho público el procedimiento administrativo de apremio. Con fecha 3 de abril de 2009 (BOE 6/5/2009) suscribió un convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) para la gestión recaudatoria de dichos ingresos, en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

Como puede observarse en el detalle parcial de la cuenta de resultado económico patrimonial de 2015, que figura en el anexo 2, los ingresos de gestión ordinaria ascendieron a 73.626.008,87 euros, de los que 68.819.362,74 euros (93,5%) corresponden a tasas y 4.796.125,93 euros (6,5%) a otros ingresos de gestión ordinaria. De estos últimos, 4.421.036,75 euros proceden de la imposición de sanciones. En los epígrafes siguientes se analizan las distintas rúbricas en que figuran los ingresos.

### II.2.1. Procedimientos de gestión de ingresos por tasas

Las tasas recaudadas en 2015 por la Agencia son las siguientes:

- Tasa de seguridad aérea, creada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea.
- Tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea (tasa con código 312), creada por el art. 22 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- Tarifas por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea, prestación patrimonial de carácter público con naturaleza de tasa.

#### II.2.1.1. CREACIÓN Y PRINCIPIO DE EQUIVALENCIA DE LAS TASAS

Las citadas tasas están sujetas a la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, modificada por la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de carácter Público, y a su normativa de creación.

La Ley 8/1989 señala en su art. 10 que el establecimiento de las tasas, así como la regulación de los elementos esenciales de cada una de ellas, deberá realizarse con arreglo a Ley. El art. 20 señala que toda propuesta de establecimiento de una nueva tasa o de modificación específica de las cuantías de una preexistente deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta. En el mismo sentido el art. 7 consagra el principio de equivalencia, por el cual las tasas tenderán a cubrir el coste del servicio o de la actividad que constituya su hecho imponible.

La “tasa de seguridad aérea” cumple con el art. 20 de la Ley 8/1989 al disponer de una memoria económica. Sin embargo, no se ha tenido acceso a la memoria económica por la que se creó en 1997 la “tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea”, debido al tiempo transcurrido desde la fecha de creación y a los cambios de competencias que desde entonces ha experimentado su atribución.

La memoria económica de la “tasa de seguridad aérea” justifica su creación para garantizar la suficiencia financiera de AESA y cumplir con la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2012, que puso fin a la financiación de la Agencia mediante transferencias del Estado. Para ello propuso la creación de la tasa de seguridad aérea y la derogación simultánea del “Factor F”<sup>2</sup>, prestación patrimonial de carácter público, regulado hasta entonces en el art. 78.2 de la LSA. La Ley 9/2013, con vigencia desde el 5 de octubre, aprobó la cuantía de la “tasa de seguridad aérea” en 0,58 euros<sup>3</sup> por pasajero de salida, importe calculado, según consta en la memoria económica de la tasa, con base en los costes de AESA del año 2012, en una estimación a tanto alzado del incremento de costes por realización de nuevas actividades y en un número de pasajeros previsto de 100 millones. La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de PGE para el año 2015, actualiza el importe de la tasa para ese ejercicio, que queda establecido en 0,59 euros por pasajero.

Los costes imputados<sup>4</sup> por AESA a la actividad de seguridad aérea en 2015 totalizaron 37,4 millones de euros mientras que los ingresos recaudados por la tasa ascendieron a 58,2 millones de euros, correspondientes a 102,2 millones de pasajeros, lo que arroja un superávit de ingresos sobre costes de 20,8 millones de euros. Aunque el aumento de 2,2 millones de pasajeros sobre el número de pasajeros estimado en la memoria económica justifica parte del superávit, se concluye que “la tasa de seguridad aérea” es excedentaria.

En sentido contrario, la “tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea” presentó en 2015 un déficit de 8 millones de euros, ya que los costes atribuidos a dicha tasa ascendieron a 10,9 millones de euros frente a unos ingresos de 2,9 millones de euros. Es preciso señalar que los hechos imponibles y las tarifas gravadas por la tasa no han

<sup>2</sup> El “Factor F” se estableció por primera vez en el art. 83.2 de la Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de PGE para 2009, dentro de la tasa de seguridad aeroportuaria con el fin de financiar parcialmente los servicios que prestaba AESA en materia de seguridad en los recintos aeroportuarios, fijándose una tasa de 0,13 euros por cada pasajero de salida. La tasa de seguridad aeroportuaria, y con ella el Factor F, quedó transformada en prestación patrimonial de carácter público mediante la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la LSA.

<sup>3</sup> Se aplican a la cuantía de esta tasa las reducciones previstas en el art. 78.3 para la prestación patrimonial pública de seguridad aeroportuaria devengada en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

<sup>4</sup> Obtenidos de la aplicación CANOA 2015. Los costes por actividad extraídos de CANOA (55,8 millones de euros) difieren de los gastos ordinarios de la Cuenta de Resultado económico-patrimonial (53,8 millones de euros), por incluir la aplicación, como coste calculado, la previsión social del colectivo MUFACE que no supone gasto de la Agencia, y excluir de los costes los gastos de la paga extraordinaria correspondiente al segundo semestre de 2012 y otras pequeñas diferencias por ajustes de periodificación.

experimentado apenas variación desde su creación en 1997. La única modificación, desde enero de 2005, ha sido la creación por la disposición final 1ª de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley de Seguridad Aérea, del hecho imponible número 32 “Expedición de la declaración de conformidad aeronáutica de las demostraciones aéreas”.

La memoria económica justificativa de la “tasa de seguridad aérea”, elaborada por la Agencia en diciembre de 2012, en relación con su autofinanciación, prevé que las tarifas de la “tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea” se actualicen para adecuarse al coste del servicio, actualización que hasta el momento de la fiscalización no se ha materializado. No obstante, existen borradores internos de propuestas de nuevas tasas en los que se pone de manifiesto la conveniencia de aumentar, con carácter general, las tarifas de la tasa 312 por desactualización de las cuantías, así como incorporar nuevos hechos imponibles como consecuencia de la realización de nuevas actividades derivadas de normativa europea, y en sentido contrario excluir algunos hechos imponibles que no tienen actividad.

Finalmente, no se aprecian diferencias significativas en 2015 entre los ingresos y los costes atribuidos a la “tarifa por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea” o “tasa de ruta” (7,7 millones frente a 7,5 millones de euros).

## II.2.1.2. TASA DE SEGURIDAD AÉREA

Los ingresos registrados por esta tasa en el ejercicio 2015 ascendieron a 58.202.783,13 euros, y constituyen la principal fuente de financiación de la Agencia.

### 1. Regulación de la tasa

La “tasa de seguridad aérea” fue creada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modificó el art. 78 de la LSA y añadió la disposición adicional decimosexta, en la que se determina que “constituye el hecho imponible de la tasa la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea”. Están obligados al pago de la tasa, en su condición de sujetos pasivos contribuyentes, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo. Son sujetos pasivos sustitutos, el particular, administraciones, organismos o compañías aéreas transportistas, con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento.

La tasa se devenga en el momento del embarque del pasajero y se liquida por el sujeto pasivo sustituto al gestor aeroportuario<sup>5</sup> con antelación a la salida de la aeronave que transporte al pasajero, o, cuando así se acuerde por el gestor aeroportuario con la aprobación de la Agencia, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

La cuantía de esta tasa para 2015 estaba fijada en 0,59 euros por pasajero de salida. En los aeropuertos de las islas Baleares y Canarias y Ceuta y Melilla 0,49 euros para los pasajeros con destino peninsular y 0,18 para los pasajeros con destino interinsular, afectada por las bonificaciones

<sup>5</sup> Para el año 2015, el gestor aeroportuario que gestiona la mayoría de los aeropuertos es AENA S.A. junto con otros gestores aeroportuarios, de escasa relevancia, entre los que se señalan los siguientes: AEROPORTS PÚBLICS DE CATALUNYA S.L.; SNC, LAVALIN Aeropuerto de Castellón S.A.U.; y Bigas Group Helicopters S.L.U.

que introdujo, con efecto desde el 1 de marzo de 2014, el apartado 7 de la disposición final 12 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de PGE para el año 2014.

La ley señala que la gestión y cobro de la tasa corresponde a AESA, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 7 de la disposición adicional decimosexta, en el que se establece que las cantidades percibidas por el gestor aeroportuario por esta tasa serán ingresadas por éste mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a AESA.

La cantidad a transferir cada mes es la suma de todos los importes de los derechos de AESA efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario durante el mes anterior. Dicha cantidad incluye tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas devengadas en el mes inmediato anterior, como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo, incluyendo, en su caso, la parte proporcional de los posibles intereses por demora en el pago. Junto a la liquidación mensual correspondiente, el gestor aeroportuario debe remitir a AESA una certificación en la que se desglosa la cantidad ingresada por el sujeto obligado al pago y por fecha de devengo de la tasa, así como el número de pasajeros embarcados en el mes inmediato anterior.

La regulación de la “tasa de seguridad aérea” solo está contenida en la Ley 9/2013, que se limita a señalar los elementos esenciales de la misma: hecho imponible, devengo, sujeto pasivo y cuantía, atribuyendo su gestión y cobro a AESA con la colaboración del gestor aeroportuario. Sin embargo, no se ha desarrollado normativa o instrucciones posteriores regulando la colaboración del gestor aeroportuario. La norma señala que “la tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero” y que los importes que debe percibir AESA son “los derechos efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario”, precisando que “dicha cantidad incluirá tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas devengadas en el mes inmediato anterior, como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo”. Esta regulación es insuficiente, ya que no recoge las reglas de la colaboración del gestor aeroportuario en el devengo y cobro de la tasa.

## 2. Procedimiento recaudatorio

En el caso de AENA S.A.<sup>6</sup> las especificidades de la relación entre AESA y este gestor aeroportuario se recogen en el acuerdo en materia económica firmado el 8 de octubre de 2014, aplicable desde el 5/10/2013 fecha de inicio de la tasa, que formaliza las obligaciones que enumera la disposición adicional decimosexta de la LSA; y se ha comprobado que AENA S.A. ha cumplido con las obligaciones descritas en la normativa de creación. Sin embargo, al finalizar 2015, AESA no había firmado con el resto de gestores aeroportuarios, un acuerdo similar en materia económica, por lo que, en consecuencia, dichos gestores no habían realizado ingreso alguno por la tasa de seguridad aérea. Con posterioridad al ejercicio fiscalizado se han firmado acuerdos en materia económica con los gestores aeroportuarios “SNC, Lavalin Aeropuerto de Castellón S.A.U.” (01/03/2016) y con “Bigas Group Helicopters S.L.U.” (15/07/2016); y continuaba en trámite, a 31 de marzo de 2017, el acuerdo con “Aeroports Públics de Catalunya S.L.”.

<sup>6</sup> De acuerdo con lo dispuesto en el art. 18 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, la sociedad mercantil estatal “AENA Aeropuertos S.A. creada en virtud de lo previsto en el art. 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, pasa a denominarse AENA S.A.

Aunque la normativa de creación de la tasa<sup>7</sup> atribuye la gestión y cobro de la tasa a AESA con la colaboración del gestor aeroportuario, en realidad los auténticos gestores y recaudadores de la tasa son los gestores aeroportuarios, y principalmente AENA S.A. que es quien gestiona la mayoría de los aeropuertos. AENA S.A. se encarga de facturar y realizar el seguimiento de cobro de los sujetos pasivos sustitutos, en general, las compañías aéreas que previamente han recaudado la tasa de los pasajeros al pagar éstos el billete.

La División económico-administrativa de AESA se limita a registrar, custodiar y revisar la documentación mensual remitida por AENA S.A. que, conforme establece el apartado 7 de la disposición adicional decimosexta de la LSA y el acuerdo en materia económica suscrito, consiste en una certificación de los cobros de la tasa del mes anterior y un documento, en formato Excel, que detalla los cobros de la facturación del mes y de meses anteriores no satisfechos en su mes de devengo, los pasajeros que han liquidado la tasa por compañía y por aeropuerto, la facturación mensual del año, y una base de datos de facturación que vincula todo lo remitido. La revisión realizada de la documentación remitida por AENA S.A. así como la verificación del cálculo del número de pasajeros por el importe de la tasa por pasajero, y de las bonificaciones aplicadas, ha resultado conforme.

En resumen, AESA es mera receptora de la información proporcionada por AENA S.A. y no realiza comprobaciones sobre la veracidad de esta información. No obstante, excepcionalmente en 2016, con el fin de validar la veracidad de los datos remitidos por AENA, AESA ha realizado una estimación de los ingresos teóricos que debería percibir entre los meses de enero y agosto de 2016, a partir de la base de datos ESTOP gestionada por AENA, y proporcionada por la Dirección General de Aviación Civil para todo el conjunto de aeropuertos españoles gestionados por la citada entidad, resultando la comprobación de conformidad.

En relación con los deudores, la cláusula 2ª del acuerdo suscrito entre AENA S.A. y AESA prevé que, en el caso de que fuera necesario que AESA iniciara la vía de apremio para el cobro de cantidades devengadas, AENA facilitaría la documentación necesaria. Hasta el 31 de diciembre de 2015 no se había realizado por AESA gestión alguna al respecto. En junio de 2016 AESA solicitó a AENA S.A. información sobre las liquidaciones cobradas fuera de plazo, de la que se desprende que, a 31/12/2015, fueron 61 las liquidaciones cobradas fuera de plazo por un total de 631.879 euros, y que los retrasos fueron inferiores a 30 días en el 67% de las liquidaciones y que solo en el 7% de las liquidaciones se retrasó su cobro más de 100 días. AESA ha solicitado a AENA, en julio de 2016, que se aplique el recargo correspondiente, conforme al art. 27 de la Ley 58/2003 General Tributaria, por los cobros fuera de plazo.

### 3. Registro contable

Los ingresos de la tasa se contabilizan, a partir del ingreso en el banco de los cobros certificados por AENA, como derechos reconocidos del mes, en el concepto presupuestario 309 "Otras tasas" y en la cuenta financiera de ingresos 740 "Tasa por prestación de servicios o realización de actividades". En las regularizaciones de cierre de ejercicio, procede a reconocer presupuestaria y financieramente los cobros certificados de diciembre que se liquidan en el mes de enero siguiente, con contrapartida en la cuenta 430 "Deudores por derechos reconocidos, ejercicio corriente", y en la cuenta no presupuestaria 441 "Deudores por ingresos devengados", los cobros del primer semestre del ejercicio siguiente correspondientes a la facturación hasta 31 de diciembre del ejercicio que se cierra.

<sup>7</sup> Apartado 10 de la disposición adicional decimosexta de la LSA.

Los ingresos registrados por la tasa en el ejercicio 2015 ascendieron a 58.202.783,13 euros de los que 53.095.568,89<sup>8</sup> euros corresponden a los cobros mensuales comunicados por AENA durante el ejercicio, 4.755.304,70 euros a los ingresos correspondientes a diciembre de 2015, y 351.909,54 euros, a la regularización resultante de la periodificación realizada con base en los cobros comunicados por AENA durante del primer semestre de 2016, por importe de 3.271.585,92 euros, y la correspondiente a 31/12/2014 por 2.919.676,38 euros.

Como se ha señalado, AESA realiza la periodificación con base en los cobros comunicados por AENA S.A. durante el primer semestre del ejercicio siguiente. No obstante, se ha comprobado que podría estimar el importe a periodificar al cierre del ejercicio, con base en los datos de facturación que comunica AENA S.A. en el mes de diciembre. En concreto, para el ejercicio 2015, resulta insignificante, a los efectos de calcular la periodificación, la diferencia entre los ingresos de la tasa registrados por AESA y los datos de facturación del ejercicio comunicados por AENA S.A. en diciembre de 2015.

Por los gestores aeroportuarios distintos de AENA, AESA registró ingresos por 16.514,09 euros, importe estimado con base en la información del número de pasajeros que proporcionaron, a requerimiento de la Agencia, los gestores de los aeropuertos de Lleida-Alguaire, Andorra-La Seu d'Urgell y Castellón. La liquidación efectiva del periodo 2013-2015 se realizó en 2016 al gestor SNC, Lavalin Aeropuerto de Castellón S.A.U., por importe de 8.024,57 euros, cobrada en el mismo año. Al 31/3/2017, dada la falta de desarrollo de la normativa reguladora, no se habían realizado las liquidaciones correspondientes al gestor Aeroports Públics de Catalunya S.L. por los aeropuertos de Lleida y Seu de Urgel, ni a Bigas Group Helicopters S.L.U.; no obstante, conforme a la información de los datos de pasajeros, el importe devengado a 31/12/2015 por Aeroports Públics de Catalunya S.L. se calcula en 18.992,58 euros. Debe precisarse a este respecto, que el gestor Bigas Group Helicopters S.L.U. no ha proporcionado datos de pasajeros, aunque AESA manifiesta que no hubo en el ejercicio 2015. Todo ello pone de manifiesto que la estimación de ingresos realizada al cierre de 2015 fue inferior en 10.503,06 euros a la calculada con la información anterior.

## II.2.1.3. TASA POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN MATERIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

La "tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea" (código identificativo 312) fue creada por el art. 22 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, con 29 hechos impositivos. La tasa resultó modificada<sup>9</sup> en varias ocasiones y, en 2015, gravaba 32 hechos impositivos que agrupaban 113 tarifas, entre los que destacaban: la expedición, renovación y mantenimiento de validez de diversas licencias; la expedición de autorizaciones especiales, del certificado de aeronavegabilidad, de títulos y primera licencia de personal técnico de vuelo; inscripción de una aeronave y expedición del certificado de matrícula de la aeronave; expedición del título de controlador del tránsito aéreo;

<sup>8</sup> Este importe incluye regularizaciones del Factor F correspondientes a cobros de facturaciones anteriores al 5 de octubre de 2013.

<sup>9</sup> Con efectos 1/1/2002 el art. 20 de la Ley 24 /2001, de 27 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, incorporó los hechos impositivos 30 y 31 y modificó la denominación y cuantía de 7 tarifas; con efectos 1 de enero de 2005, el art. 5 de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público, modificó el texto de las tarifas 2ª, 3ª y 4ª; y con efectos de 6 de marzo de 2011, la disposición final primera de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley de Seguridad Aérea, estableció un nuevo hecho imponible, el 32, y modificó la denominación y cuantías de las tarifas 20ª y 21ª.

realización de pruebas teóricas correspondientes a los cursos reconocidos de piloto comercial, habilitación IFR<sup>10</sup>.

Son sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten los servicios. La tasa es autoliquidable y se devenga cuando se presenta la solicitud que inicia la actividad o el expediente, que no se deberá realizar o tramitar sin que se haya efectuado el pago correspondiente. El ingreso se realiza en una entidad colaboradora (Bancos, Cajas de Ahorro y Cooperativas de Crédito) a favor de la AEAT, quien quincenalmente remite a AESA la información y el importe de las tasas recaudadas, para su ingreso en la cuenta bancaria restringida de tasas titularidad de AESA, conforme a la Orden de 4 de junio de 1998 del Ministerio de Economía y Hacienda, por la que se regulan determinados aspectos de la gestión recaudatoria de las tasas que constituyen derechos de la Hacienda Pública.

AESA presta los servicios o realiza las actividades solicitadas a través de las diferentes unidades de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA)<sup>11</sup>, en donde dos ejemplares de la autoliquidación de la tasa se adjuntan a la solicitud. El procedimiento establecido prevé que uno de los ejemplares se archive con el expediente a tramitar y el otro ejemplar de la autoliquidación lo envíe la unidad gestora correspondiente a la División económico-financiera de la Secretaría General.

Los ingresos contabilizados durante el ejercicio por la "Tasa por prestación de servicios o realización de actividades" han ascendido a 2.871.007,09 euros<sup>12</sup>. Como puede observarse en el cuadro que figura a continuación, hay una gran diferencia en los importes recaudados por las distintas tarifas y en el número de expedientes generados.

<sup>10</sup> Instrumental Flight Rules (IFR) o Reglas de vuelo con instrumentos.

<sup>11</sup> Excepción: La prestación del servicio de la tarifa 22 y parte de la 24 la realiza la División de supervisión de formación ATS/ATM y licencias, de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea (DSANA).

<sup>12</sup> Este importe difiere del que figura en el cuadro, como se explica posteriormente.

**CUADRO Nº 1**  
**TASA 312. RECAUDACIÓN POR TARIFA AÑO 2015**

Tarif a	Concepto	Importe (euros)	Nº Exptes	% Sobre Recaudación	% Sobre Nº Exptes
3ª	Expedición, renovación, mantenimiento de validez de aprobación y modificación del certificado de declaración de competencia para operadores aéreos (AOC)	398.096,48	92	13,67	0,60
4ª	Expedición de autorizaciones especiales relacionadas con la operación (MNPS, PRNAV, BRNAV, CATII/III, RVSM, RNP 10 y ETOPS)	1.208.476,00	577	41,49	3,78
11ª	Expedición y renovación de certificados de tripulante de cabina de pasajeros	170.910,46	1.985	5,87	13,00
24ª	Actualización de licencias de personal técnico de vuelo, Controladores de tránsito aéreo, Pilotos privados de avión y de helicóptero, Piloto de planeador, Piloto de globo libre, y Certificados de TCP's: Anotación de habilitaciones, anotación de títulos, anotación del certificado de operador radiofonista internacional, duplicados de licencias, títulos y certificados de TCP, levantamiento de restricciones, anotación de categorías II/III para operaciones ILS	145.760,62	6.562	5,00	42,96
28ª	Realización de las pruebas teóricas correspondientes a los cursos reconocidos de piloto comercial, habilitación IFR y piloto de transporte de línea aérea	263.289,83	1.985	9,04	7,22
Resto entre 1ª Y 32ª (Representan importes menores al 5%)		725.905,04	4.074	24,92	32,45
<b>Totales</b>		<b>2.912.438,43</b>	<b>15.275</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Datos extraídos de la aplicación carga-tasas

A continuación se analizan diversos aspectos de la regulación y procedimiento de gestión y recaudación de la tasa:

#### 1. Regulación de la tasa

Como se ha anticipado, AESA no ha proporcionado las memorias económico-financieras correspondientes a la creación de la tasa ni a las modificaciones posteriores, que señala el art. 20 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, situación que no ha permitido valorar la justificación de la cuantía de las 113 tarifas que contiene la tasa, ni evaluar la cobertura del principio de equivalencia enunciado en el art. 7 de la citada Ley, por el cual se establece que las tasas tenderán a cubrir el coste del servicio o de la actividad que constituya su hecho imponible.

AESA señala que la ausencia de memorias económico-financieras está motivada porque en la fecha de creación de la tasa, aún no había sido creada la Agencia, el órgano gestor era la Dirección General de Aviación Civil, y en los archivos no ha sido posible localizar dichos documentos. No obstante, hay que señalar que en fechas más recientes, cuando la Agencia ya estaba en pleno funcionamiento, se introdujeron modificaciones por la Ley 1/2011, y de esa fecha AESA tampoco ha localizado la memoria justificativa de dichas modificaciones.

Con posterioridad a la creación de la tasa, se han producido numerosos cambios en la normativa europea que la regulación de la tasa no ha recogido. En el ejercicio fiscalizado, la mayor parte de las actividades que realiza AESA, sujetas a la tasa, se regulan en la normativa siguiente:

- Reglamento (CE) 216/2008, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.
- Reglamento (UE) 1178/2011<sup>13</sup>, de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento (UE) 965/2012, de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, que entró en vigor el 28/10/2014.
- Reglamento (UE) 1321/2014, de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

Entre los cambios introducidos en la citada normativa se encuentra la expedición con carácter indefinido de las licencias o autorizaciones, y la sustitución de la “renovación” de las mismas por unos planes de vigilancia continuada o evaluaciones recurrentes. Sin embargo, el texto de la mayoría de las tarifas de la tasa no se ha modificado y contempla la palabra “renovación” (tarifas: 2, 3, 5, 6, 10, 11, 21, 27 y 30), con la consecuencia de que por las actividades de vigilancia continuada realizadas por AESA no se aplica la tasa, puesto que en sentido estricto no es una renovación.

Otros cambios afectan a la tarifa 8<sup>a</sup>, “Expedición de certificado de Tipo para un Modelo de Aeronave, Motor o Hélice cuando haya seguido un proceso de certificación conjunta JAA”, que ha dejado de usarse porque la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) asumió las tareas de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), a la tarifa 23 “Expedición de licencias restringidas del Personal Técnico de Vuelo”, que ha dejado de utilizarse por corresponder la tasa a normativa derogada, o a la tarifa 4 “Expedición de autorizaciones especiales relacionadas con la operación (MNPS, PRNAV, BRNAV, CATII/III, RVSM, RNP 10 y ETOPS)”, en las que hay autorizaciones especiales previstas en la tasa que han dejado de tener ese carácter con la nueva legislación europea<sup>14</sup>, y un numeroso grupo de nuevas autorizaciones especiales<sup>15</sup> no contempladas en la normativa de la tasa, sobre las que, en consecuencia, no se aplica.

Además de lo señalado, se ha observado lo siguiente:

- Se realizan actividades gravadas por la tasa que no se ajustan estrictamente a la denominación de las tarifas contenidas en la norma, como es el caso de la tarifa 12 “Verificación de competencia de pilotos”, que debería denominarse “evaluación de competencia de pilotos”, o la tarifa 31 “Reconocimiento de Licencias de pilotos de aeronaves emitidas en países de la Unión

<sup>13</sup> Reglamento modificado por los Reglamentos de la Comisión: Reglamento (UE) 290/2012, Reglamento (UE) 245/2014, Reglamento (UE) 2015/445 y Reglamento (UE) 2016/539.

<sup>14</sup> Reglamento (UE) 965/2012: “AE12: Especificaciones de navegación para operaciones PBN RNAV10 (RNP10)”, “AE14: Especificaciones de navegación para operaciones PBN. RNAV5 (B-RNAV)”, “AE16: Especificaciones de navegación para operaciones PBN. RNAV1 (P-RNAV)”.

<sup>15</sup> Autorizaciones especiales: AE02: Mercancías peligrosas. AE09: Operaciones con baja visibilidad – Despegue. AE20: Especificaciones de navegación para operaciones PBN. RNP AR APCH. AE22: Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes. Y las autorizaciones especiales AE23, AE24, AE25, AE26, AE27, AE28, AE29, AE30, AE31, AE32, AE33, AE34, AE35 y AE36.

Europea a ciudadanos de la misma. Transformación de título y licencia nacional a licencia JAR-FCL. Validación de licencias extranjeras de conformidad con la normativa JAR-FCL”, en la que la denominación de la normativa actual, con la entrada en vigor de los Reglamentos (UE) 1178/2011 y 290/2012, es PARTE-FCL.

- Algunas actividades sujetas a tasas pueden encuadrarse en más de una tarifa, como las solicitudes para realizar pruebas de vuelo, a las que se les puede aplicar la tarifa 13ª “Prueba en vuelo para la habilitación de tipo en aeronave” o la 29ª “Realización de las pruebas de vuelo correspondientes a los cursos reconocidos de piloto comercial, habilitación IFR y piloto de transporte de línea aérea, piloto de transporte de línea aérea, por prueba”
- Asimismo, se aprecian disfuncionalidades e incoherencias, al detectarse determinadas actividades que sí están gravadas por la tasa, mientras que a otras, con carga administrativa similar, no se les aplica la tasa por no estar expresamente especificadas en el texto de la tarifa. Afectan, al menos, a las tarifas: 1 (“Organizaciones de formación de mantenimiento-parte 147” y “Aprobación del curso tipo de la organización”), 6 (“Modificación mayor del dispositivo FSTD”), 9 y 10 (“Pilotos ultraligeros”), 14 (“Certificado de examinador de habilitación de tipo FE, TRE, CRE” y “Revalidación del instructor de vuelo y del examinador de aviones o de helicópteros”), 22 (“Organizaciones de formación de controladores”), 30 (“Escuelas de ultraligeros y escuelas nacionales de veleros y globos”), y 32 (“Certificados de operador especial” y “Autorizaciones para realizar operaciones especializadas de alto riesgo”).

Finalmente, en la norma existen tarifas que no tienen recaudación, como es el caso de la tarifa 20 “Expedición y mantenimiento de la autorización de personal o entidad colaboradora”, que no la ha tenido nunca porque hasta la fecha no se han constituido entidades colaboradoras que permitan su gestión y recaudación.

En consecuencia, los hechos imponible y las cuantías de la tasa 312 no responden a la actividad que en 2015 realizaba AESA.

## 2. Control interno

En relación con el análisis de los procedimientos aplicados por AESA para garantizar la integridad de los ingresos y que todos los hechos imponible se liquiden en tiempo y forma, y por el importe correcto, cabe destacar lo siguiente:

- La tasa 312 se gestiona principalmente en la DSA, a través de la División de licencias del personal aeronáutico, División de certificación, Registro de matrícula de aeronaves, Coordinador de Inspección de Seguridad, y en las 8 oficinas de seguridad en vuelo sitas en los aeropuertos, excepto la tarifa 22 “Expedición del título y licencia de controlador de tránsito aéreo” y parcialmente la tarifa 24, que se gestionan en la DSANA -División de supervisión de formación ATS/ATM y licencias-.
- El documento de ingreso de la tasa (modelo 791) consta de 4 ejemplares, dos de los cuales se acompañan al expediente de solicitud, debiéndose remitir un ejemplar a Secretaría General por la unidad que tramita el expediente. Sin embargo, no hay instrucciones concretas sobre la periodicidad del envío de dicho documento, por lo que las distintas unidades que tramitan expedientes los remiten de forma asistemática, bien cuando se acumulan un grupo numeroso de documentos, bien mensualmente, o una vez al año. Además, se ha comprobado que algunas unidades (tarifas 6, 22, 24<sup>16</sup> y 32) no han enviado a Secretaría General el documento correspondiente, constando los dos en el expediente.

<sup>16</sup> La tarifa 24 correspondiente a “Actualización de licencias de controladores de tránsito aéreo”.

- Los manuales de procedimiento que las unidades administrativas de la DSA tienen para los diferentes trámites no contemplan un procedimiento específico para el control de las tasas. Algunos procedimientos incluyen la presentación del documento de ingreso de la tasa, pero se ha comprobado que no en todos los procedimientos se incluye este requisito (por ejemplo, tarifas 6 y 32) y en algunos de los que se incluye, no se especifica la tarifa concreta a la que es aplicable (tarifas 17, 18 y 19).
- El principal procedimiento de control de la tasa consiste en la comprobación, por la división encargada de la realización del servicio, de que a la solicitud acompañen los dos ejemplares del documento 791 debidamente sellado por la entidad bancaria o con el justificante NRC (Número Referencia Completo) en el caso de pagos realizados telemáticamente, sin embargo la unidad que presta el servicio no realiza un análisis posterior o cotejo entre las actividades realizadas y las tasas cobradas.

La Secretaría General de AESA, dispone de una aplicación informática “carga-tasas” en la que se graban los ejemplares de las tasas que remiten las unidades que tramitan las solicitudes. Para ello, AESA firmó el 31 de julio de 2015 con vigencia de un año<sup>17</sup> un contrato para el “Servicio para la grabación de datos relativos a tasas, trámites de caja fija y facturas”, entre cuyas funciones se encuentran:

- La clasificación y archivo de los ejemplares de autoliquidación de las tasas, del periodo 2013-2015.
- El mantenimiento de un banco de datos, con apoyo del sistema informático existente en la Secretaría General que permita el conocimiento del estado de la recaudación (aplicación “carga-tasas”).
- La extracción de informes sobre las cuantías devueltas por el procedimiento de devolución de ingresos indebidos derivados del cobro de la tasa.

La información proporcionada por dicha aplicación se confronta con la proporcionada por la AEAT. Este sistema de control no está resultando adecuado, por cuanto no se reciben todos los ejemplares de las unidades que tramitan las solicitudes o se reciben con mucho retraso, no se asegura que una vez recibidos los ejemplares se graben debidamente y, finalmente, el contraste con la información de la AEAT no se realiza sistemática y periódicamente.

No obstante, en septiembre de 2016, AESA ha contrastado los datos proporcionados por la aplicación, del periodo 2013-2015, con la recaudación de la AEAT. Del resultado de dicho contraste, AESA ha obtenido un listado de diferencias que obedecen a fechas de ingreso e importes no coincidentes o a ausencia de ingreso asociado al número de justificante. Analizadas las diferencias e identificados y subsanados los errores, se han detectado 20 justificantes, por importe de 4.108,08 euros, en los que AESA no ha identificado el ingreso por la AEAT, y sobre los cuales envió escrito de reclamación el 20 de septiembre de 2016, -véase apartado 3) siguiente-; y 122 documentos de tasas, que totalizan 4.575,14 euros, cuyo ingreso en bancos no se ha producido, de los que 35, por un importe de 1.207,18 euros, corresponden a 2015.

En el anexo 4 figura el seguimiento de la justificación de los documentos del ejercicio 2015. Como puede observarse en dicho anexo, de las 35 tasas, 11 han sido ingresadas con posterioridad, en 2 no procedía el pago de la tasa, en 5 la unidad gestora ha solicitado el pago al interesado y aún no

<sup>17</sup> Para continuar las funciones, el 31 de julio de 2016 se firma con la misma empresa adjudicataria un contrato menor, con vigencia hasta el 31 de julio de 2017.

se ha obtenido el ingreso, en 16 se está pendiente de la contestación de la unidad gestora correspondiente y finalmente, en una restante, el interesado alega que ha pagado.

Por otro lado, el contraste de la recaudación de la AEAT con la información de la aplicación “carga-tasas” del año 2015, ha dado como resultado un listado de 2.142 tasas, por un importe total de 323.355,59 euros, recaudadas por la AEAT, que no figuran en la aplicación, lo que pone de manifiesto la falta de integridad de la información que contiene.

En conclusión, el procedimiento de control de la aplicación “carga-tasas” no asegura el registro de la totalidad de los ingresos de la tasa 312 ni su adecuado control, tanto por la falta de integridad de la información contenida en la aplicación, como por la periodicidad con la que se realizan los cruces con la recaudación de la AEAT y los subsiguientes análisis de las discrepancias. A su vez, la DSA que gestiona casi íntegramente la tasa, tampoco realiza controles ni análisis de las tasas ingresadas, ni existe comunicación fluida, entre dicha Dirección operativa y la Secretaría General, encaminada a su seguimiento y control.

### 3. Procedimiento recaudatorio

La AEAT ingresa quincenalmente la recaudación de la tasa 312 en la cuenta restringida de tasas de AESA. No obstante, como se ha mencionado en el apartado anterior, se han identificado 20 documentos 791 de ingreso de tasas, del periodo 2013-2015, por un importe total de 4.108,08 euros, que la AEAT no ha ingresado, de los que 8 por 3.460,91 euros corresponden a 2015.

Mediante escrito de 20 de septiembre de 2016, la división económica de AESA reclamó a la Subdirección General de Coordinación y Control de la AEAT dichos ingresos. Se ha realizado el seguimiento de los 8 documentos del 2015, con el resultado que se detalla en el anexo 5. Como puede observarse en dicho anexo, hay una tasa anulada el mismo día por el interesado, por importe de 2.616,26 euros, que corresponde a una solicitud de prestación de servicio de la tarifa 3 “Mantenimiento de validez del certificado AOC”, que AESA realizó desconociendo que la empresa la había anulado el mismo día. Con posterioridad, dicha empresa, en septiembre de 2015, solicitó el cese de actividad. En 5 justificantes de ese mismo ejercicio, por importe de 597,97 euros, se señala que no consta ingreso en el banco; no obstante, los documentos figuran con validación mecánica y sello de la correspondiente entidad financiera, manifestando ésta que las cantidades a que se refieren los citados documentos no figuran recaudadas en ninguna de sus sucursales, pudiendo estar manipulados, motivo por el cual va a presentar denuncia en el juzgado de guardia.

Tras el análisis realizado se considera que el procedimiento recaudatorio se efectúa, en general, de forma adecuada, no obstante se ha observado lo siguiente:

- En la gestión de la tarifa 32, “Expedición de la declaración de conformidad aeronáutica de las demostraciones aéreas” no se cumplen los plazos establecidos en el procedimiento. En concreto, en un expediente, la solicitud se presentó el 26/03/2015, y el pago de la tasa se realizó el 27/05/2015, cuando debería haberse realizado en el momento de la solicitud. En el resto de los expedientes analizados las solicitudes no se presentan 3 meses antes de la fecha del evento, como señala el art. 31 del Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles, ni las Resoluciones de la Directora de AESA se notifican 7 días antes de la fecha del evento.
- En la tarifa 21 “Expedición y renovación de la autorización de un centro médico aeronáutico y de un médico examinador aéreo” se han detectado dos expedientes, por importes respectivos de 359,22 y 355,66 euros, que han presentado el justificante de ingreso de la tasa, modelo 791, en el impreso del código 502, correspondiente a tasas de la Jefatura Central del Tráfico, que el

gestor ha aceptado como válido. Por otra parte, no ha enviado el ejemplar correspondiente a Secretaría General para su grabación en la aplicación carga-tasas, motivo por el que no se ha detectado y por tanto, no ha sido reclamado a la AEAT. Lo que pone de manifiesto el incumplimiento del procedimiento.

Con carácter general, se cumple el procedimiento recaudatorio establecido por la Resolución de 19 de diciembre de 2008, de la Dirección de la AESA, por la que se establece el procedimiento y las condiciones para el pago a través de entidades colaboradoras en la gestión recaudatoria y por vía telemática, de las tasas aplicables por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea, así como la adecuada canalización de los ingresos a las cuentas corrientes tituladas a nombre de la Agencia.

#### 4. Devolución de ingresos

En el año 2015 se han abierto 83 expedientes de devoluciones de ingresos de la tasa 312. El importe de devoluciones de ingresos indebidos satisfechas en el año 2015 es de 58.789,03 euros. Los motivos principales son errores materiales en el importe, pago duplicado por particular o empresa, pago de la tasa y no realización de la prestación por causa no imputable al interesado o ingreso superior por confusión de la tarifa.

En la muestra de expedientes de devolución de ingresos analizada se concluye que se han cumplido los trámites del procedimiento de devolución de tasas establecido por AESA excepto en 6 expedientes<sup>18</sup> (4 solicitados en 2015 y 2 en 2013) que se encontraban, a 30 de octubre de 2016, pendientes de resolución, superando en más de uno y tres años el plazo máximo de 6 meses para la notificación de la resolución expresa, establecido en el art. 19 del Real Decreto 520/2005 por el que se aprueba el Reglamento general de desarrollo de la Ley General Tributaria.

En el ejercicio 2015 AESA ha dotado, con cargo a la cuenta 740 "Tasa por prestación de servicios o realización de actividades", una provisión por devolución de ingresos de esta tasa de 446,43 euros en la cuenta 585 "Provisión a corto plazo para devolución de ingresos", que presenta un saldo a 31/12/2015 para estas devoluciones de 45.933,63 euros. El criterio para su cálculo consiste en aplicar a la recaudación del ejercicio el porcentaje medio que representan las devoluciones de la tasa sobre su recaudación del periodo 2009-2014 (1,57%).

La cuenta 585 se abona anualmente por la dotación del ejercicio, pero no se carga, como debería, contra la cuenta 418 "Acreedores por devolución de ingresos y otras minoraciones", en el momento en que se dictan los acuerdos de devolución.

#### 5. Registro contable

Los ingresos de la tasa se contabilizan a partir de los cobros recibidos quincenalmente de la AEAT en la cuenta restringida de tasas, de acuerdo con el criterio de caja. El importe registrado en el ejercicio 2015, en la cuenta 740 "Tasa por prestación de servicios o realización de actividades" ha ascendido a 2.871.007,09 euros, correspondiente a los ingresos realizados en 2015 por la AEAT por importe de 2.926.032,85 euros, a los ingresos recibidos por la recaudación de tasas en el extranjero por 4.209,70 euros y a devoluciones de tasas por 59.235,46<sup>19</sup> euros. La cuenta incluye 90.526,40 euros de tasas ingresadas por el sujeto pasivo en 2014 y no incluye 409.145,90 euros de tasas ingresadas por el sujeto pasivo en 2015 pero comunicadas por la AEAT, respectivamente, en

<sup>18</sup> Exptes: 25T/2013, 135T/2013, 6T/2015, 60T/2015, 69T/2015 y 73T/2015.

<sup>19</sup> Este importe incluye las devoluciones de ingresos y la dotación a la provisión del ejercicio 2015 (58.789,03 y 446,43 euros).

enero del año siguiente. AESA no realiza, al cierre de ejercicio, regularización alguna para aplicar al registro de los ingresos de esta tasa el principio del devengo.

#### II.2.1.4. TARIFA POR EL USO DE LA RED DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA (TASA DE RUTA)

La tarifa por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea, más conocida como tasa de ruta, es una prestación patrimonial de carácter público con naturaleza de tasa, tal y como reconoce el art. 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen legal de Tasas Estatales y Locales y de reordenación de las prestaciones patrimoniales de carácter público. Se rige por el Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar y por el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981 y ratificado por España mediante Instrumento de 14 de abril de 1987, por el citado art. 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio; y por los Reglamentos (CE) del Parlamento y del Consejo: 549/2004, 550/2004, y Reglamentos (UE) de Ejecución de la Comisión: 390/2013 y 391/2013.

La tarifa constituye la remuneración de los costes incurridos en concepto de utilización de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta por los proveedores de servicios de navegación aérea, las autoridades nacionales de supervisión y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) en la parte imputable al país miembro. En el caso de España son tres los proveedores de servicios: ENAIRE<sup>20</sup>, que suministra los servicios de tránsito aéreo en las fases de ruta y aproximación en España; el Ejército del Aire, que presta algunos servicios en ruta principalmente relacionados con búsqueda y rescate, así como vigilancia; y la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) proveedora de los servicios meteorológicos. Por otra parte, son tres las autoridades nacionales de supervisión: AESA, que supervisa a ENAIRE; el Ministerio de Defensa, que supervisa al Ejército del Aire a través del Jefe del Estado Mayor de la Defensa; y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que, a través de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, supervisa a AEMET.

La Comisión Ampliada de EUROCONTROL aprueba la tarifa, y la Oficina Central de Tasas de Ruta (Central Route Charges Office, CRCO) de esa organización la recauda de las compañías aéreas y la liquida a cada una de las entidades responsables del tráfico aéreo de los distintos países por las distancias recorridas por cada vuelo en el espacio aéreo respectivo.

##### 1. Determinación de la tarifa unitaria por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea

La tarifa se fija conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 391/2013, de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea que pueda ser aplicado uniformemente en el Cielo Único Europeo, tal y como impuso a la Comisión el Reglamento (CE) 550/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de marzo de 2004.

La Comisión Ampliada de EUROCONTROL es la competente en la determinación de la tarifa unitaria y recaba de los estados miembros la información de los costes conforme al art. 7 del Reglamento 391/2013, procedimiento en el que, para la tarifa española, AESA es el coordinador y

<sup>20</sup> De acuerdo con lo dispuesto en el art. 18 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), creada por el art. 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasa a denominarse ENAIRE.

aglutinador de la información de costes de los tres proveedores de servicios y las tres autoridades nacionales de supervisión antes aludidas.

Para el año 2015, los costes se establecieron de acuerdo con dicha regulación comunitaria, formados por los "determined costs" (costes determinados) del sistema de previsiones de costes para el periodo de referencia 2015-2019, que se fijan con la aprobación del Plan de Evaluación del Rendimiento para dicho periodo quinquenal (PNER'2<sup>21</sup>) y se mantienen inalterables en todo ese periodo. Se permite que las entidades intervinientes puedan recuperar las desviaciones de inflación o de tráfico de años anteriores e incluso los déficits de financiación anteriores al primer Plan de Evaluación del Rendimiento. En el anexo 6 se muestra el resumen de los costes que han servido de base para fijar la tarifa a aplicar en España del año 2015.

Según se desprende de los costes reflejados en el anexo 6, ENAIRE es el principal proveedor para la determinación de la tarifa 2015 (83%), siendo la participación de AESA del 1% del total de los costes.

La tarifa unitaria resulta del cociente de los costes totales y las unidades de servicio que miden el tráfico aéreo fijadas en el PNER'2, usando como base los datos de unidades de servicio proporcionados por EUROCONTROL. Las unidades de servicio previstas para España y para 2015, utilizadas para la determinación de la tarifa unitaria, fueron 8.880 miles para la Península y Baleares y 1.531 para Canarias, de lo que resultaron unas tarifas unitarias de 71,69 y 58,36 euros, respectivamente:

#### **CUADRO Nº 2** **CÁLCULO DE LA TARIFA UNITARIA DE LA TASA DE RUTA 2015 PARA ESPAÑA**

<b>España : Año 2015</b>	<b>Península y Baleares</b>	<b>Canarias</b>
Costes totales (miles euros) (A)	636.607	89.349
Unidades servicio previstas (B) (miles)	8.880	1.531
Cociente (A)/(B) (en euros)	71,69	58,36

Fuente: Elaboración propia

La tarifa fue aprobada por la Comisión Ampliada de EUROCONTROL en su Decisión 132 del 5 de diciembre de 2014<sup>22</sup>. Estas tarifas se incorporan al ordenamiento jurídico español mediante Orden FOM/16/2015, de 16 de enero (BOE 20/1/2015), quedando establecidas en: Península y Baleares, 71,80 euros y Canarias, 58,47 euros. La diferencia entre las tarifas aprobadas por la citada orden ministerial y las aprobadas por la Comisión Ampliada de EUROCONTROL se corresponde con la tasa administrativa por los servicios de facturación y cobro del CRCO de EUROCONTROL (art. 18.1 del Reglamento 391/2013).

En la práctica, las tarifas unitarias en ruta para España han estado congeladas durante el periodo 2012-2014 y han sufrido ligeras disminuciones en 2015-2017. Para garantizar que las tasas unitarias de ruta permanecieran fijas a lo largo del tiempo, se ha utilizado la recuperación de remanentes de costes anteriores a 2012 y ajustes derivados del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito aéreo. Existen remanentes de costes anteriores a 2012 pendientes de recuperación (antes de que entrara en funcionamiento el sistema de evaluación del rendimiento), en su mayoría

<sup>21</sup> Plan Nacional de Evaluación del Rendimiento (periodo 2, 2015-2019).

<sup>22</sup> El DOUE 29/4/2015, publica la Decisión de Ejecución 2015/670 de la Comisión, de 27 de abril de 2015, relativa a la conformidad de las tarifas unitarias de 2015 para las zonas de tarificación en virtud del art. 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 391/2013.

pertenecientes a ENAIRE, que podrán incluirse en el cálculo de las tasas unitarias de ruta del periodo 2017-2019.

## 2. Recaudación y liquidación de la tarifa por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea

Como se ha indicado, la recaudación y liquidación de la tarifa de ruta está delegada en el CRCO de EUROCONTROL, quien una vez recaudada la liquida mensualmente, en el caso de España, a ENAIRE y al Ministerio de Defensa. ENAIRE, transfiere a AESA y AEMET el importe que corresponda en función de su contribución al coste total descontando unas cantidades en concepto de vuelos exonerados<sup>23</sup> y déficits de las escuelas de vuelo de Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S.A. (SENASA), en aplicación del "Acuerdo en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y AENA", de 27 de diciembre de 1995.

Conforme a dicho acuerdo, ENAIRE realizó en mayo y diciembre de 2015, dos pagos a cuenta por importes de 1.954.839 y 2.109.589 euros respectivamente, y en junio de 2016 efectuó la liquidación final de la tarifa de ruta a AESA correspondiente al año 2015, que ascendió a 7.745.572 euros. El importe transferido por ENAIRE, por dicha liquidación final, ascendió a 1.932.422 euros, una vez deducidos los dos pagos a cuenta y detraídos un total 1.748.722 euros en aplicación del Acuerdo mencionado en el párrafo anterior, resultante del reparto entre AESA y AEMET del importe de los vuelos exonerados (1.600.998 euros) y el déficit de las escuelas de vuelo SENASA (147.724 euros).

El importe de los vuelos exonerados, que en 2015 ascendió a 9.482.992 euros, se obtiene de la información facilitada por EUROCONTROL y de la información sobre unidades de servicio "VFR5"<sup>24</sup> proporcionada por ENAIRE. Estas últimas no se han podido cruzar con ninguna otra información, ya que solo ENAIRE conoce el número de unidades de servicio VFR.

El déficit de SENASA, por importe de 874.997 euros en 2015, es certificado por el Director Económico y de Control de Gestión de la propia sociedad, sin que AESA conozca el detalle de ingresos y gastos que originan dicho déficit.

## 3. Registro contable

Los ingresos de la tasa de ruta, que en 2015 totalizaron 7.745.572 euros, se registran en la cuenta financiera 740 "Tasa por prestación de servicios o realización de actividades" y en el concepto presupuestario 309 "Otras tasas". En el ejercicio 2015 se registraron las liquidaciones recibidas de ENAIRE, correspondientes a los dos pagos a cuenta de la tarifa de 2015 y a la liquidación final de la tarifa del año 2014. Al cierre del ejercicio se procede a regularizar la tasa conforme al principio del devengo, anulándose la liquidación final del 2014 y registrándose la liquidación final del 2015. Los descuentos por los vuelos exonerados y por el déficit de SENASA, se registran en la cuenta de gastos 651 "Subvenciones", conceptos presupuestarios 440 "SENASA, financiación déficit acuerdo económico" y 441 "ENAIRE, financiación de vuelos exonerados".

<sup>23</sup> Los vuelos exonerados son los que señala el apartado séptimo del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, entre los que se incluyen los derivados de Acuerdos Internacionales en los que no interviene AESA.

<sup>24</sup> "Visual Flight Rules": Reglas de vuelo visual.

#### 4. Revisión del procedimiento

Tras el análisis del procedimiento seguido en AESA para la determinación de la tarifa de ruta y su adecuación a la normativa aplicable, así como del registro contable de los ingresos recibidos de ENAIRE por la tarifa de 2015, se destaca lo siguiente:

- Los ingresos por la tarifa del 2015 de AESA representan en torno al 1% de los ingresos de la tarifa de ruta de España 2015, en la que intervienen otras 5 entidades, siendo ENAIRE la perceptora mayoritaria del importe de dicha tarifa.
- Aunque AESA es autoridad de supervisión de ENAIRE, no supervisa su contabilidad analítica, lo que no permite concluir que la base de costes correspondiente a ENAIRE, principal contribuyente de la tarifa, cumpla estrictamente con el Reglamento relativo al sistema de tarificación (Reglamento UE 391/2013).
- La tarifa se rige por la normativa nacional y europea citada anteriormente, entre la que se encuentra el Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso a las ayudas a la navegación aérea (EUROCONTROL), decreto que continua vigente pero cuyo contenido no responde a los organismos que intervienen en la actualidad, ni a la forma de calcular la tarifa.
- Los importes que ENAIRE transfiere a AESA por la tarifa de ruta se realizan conforme a las condiciones establecidas en el "Acuerdo en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y AENA", de 27 de diciembre de 1995, descontando unas cantidades en concepto de vuelos exonerados y déficits de las escuelas de vuelo de SENASA.

Las disposiciones contenidas en dicho acuerdo, que pese a los cambios organizativos y competenciales no ha sido actualizado, no son aplicables a AESA<sup>25</sup> por ser anteriores e incompatibles con la regulación contenida en la normativa comunitaria (art. 10 del Reglamento 391/2013). Por otra parte, la tasa de ruta, de acuerdo con la normativa existente, no parece ser el mecanismo más adecuado para la financiación del déficit de las escuelas de vuelo de SENASA, principalmente porque AESA no tiene entre sus funciones, la de promover o favorecer la aviación deportiva.

En consecuencia, ENAIRE no debería detraer el importe correspondiente a los vuelos exentos y el importe del déficit del presupuesto de funcionamiento de las escuelas de vuelo de SENASA.

No obstante, hay que señalar que los costes imputados por AESA a la actividad de tarifa de ruta en 2015, que se obtiene de la aplicación CANOA, totalizaron 7,5 millones de euros, incluidos en ese coste el importe que ENAIRE ha descontado por los vuelos exonerados y el déficit de SENASA, y los ingresos por la "tarifa de ruta", ascendieron a 7,7 millones, por lo que se concluye que AESA, en 2015, ha recuperado vía tarifa, la totalidad de los costes incurridos.

#### II.2.2. Procedimiento de gestión de ingresos por sanciones

La Agencia asume las potestades que la LSA atribuye al Ministerio de Fomento en materia sancionadora e inspectora, en los términos establecidos en el Estatuto.

---

<sup>25</sup> En sus alegaciones AESA informa de las últimas actuaciones realizadas para denunciar el Acuerdo en materia económica citado, con objeto de que la financiación de los vuelos exonerados y el déficit de SENASA no sean de su competencia.

En el periodo fiscalizado, la normativa reguladora de las infracciones administrativas contra la seguridad en la aviación civil estaba constituida, principalmente, por:

- La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuyo título V regula las infracciones y sanciones.
- La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que actualiza el régimen de infracciones de la LSA, con objeto de tipificar las acciones u omisiones de los sujetos aeronáuticos que infringen lo dispuesto en el Reglamento (UE) 255/2010, de la Comisión, de 25 de marzo, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- La Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJ-PAC<sup>26</sup>) (arts. 127 a 138).
- El Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora<sup>24</sup>.

Sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse de acuerdo con la normativa anterior, el incumplimiento de los requerimientos de las autoridades aeronáuticas puede dar lugar a la imposición de multas coercitivas, cuya cuantía no superará el 10% del importe de la sanción correspondiente; y las infracciones graves y muy graves conllevan, en su caso, y atendiendo a la naturaleza de las mismas, la obligación de restituir las cosas o reponerlas a su estado anterior, e indemnizar los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o el deterioro causado, así como los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Los procedimientos sancionadores por las infracciones administrativas tipificadas en la LSA se inician de oficio por acuerdo de la Dirección de AESA, bien por propia iniciativa, o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otro órgano o denuncia, y su resolución corresponde a la Directora de la Agencia, conforme al art. 10.1 del Estatuto.

AESA, una vez que tiene conocimiento de las infracciones, puede realizar actuaciones previas con objeto de determinar, con carácter preliminar, si concurren circunstancias que justifiquen la iniciación de un expediente sancionador, de acuerdo con el art. 12 del Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la Potestad Sancionadora. El tiempo que como máximo puede transcurrir para que se acuerde el inicio del expediente sancionador es de 3 años para las infracciones muy graves, 2 años para las graves y 1 año para las leves, a contar desde el día en que se cometió la infracción hasta el día en que se notifica al infractor el Acuerdo de inicio de expediente sancionador.

La instrucción de los procedimientos sancionadores corresponde a las Direcciones operativas de la Agencia que tienen atribuida la competencia sustantiva que son, conforme al art. 28 del Estatuto: la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA), la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación aérea (DSANA) y la Dirección de Seguridad de la Aviación civil y Protección al Usuario (DSACPU). Las Resoluciones de la Directora de la AESA ponen fin a la vía administrativa en aplicación de la disposición adicional decimoquinta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

El art. 65 de la LSA establece el plazo máximo para resolver y notificar las Resoluciones, que se fija en los expedientes por infracciones muy graves y graves en 18 meses, y en las infracciones leves en 9 meses, produciéndose en caso contrario la caducidad. La prescripción para las infracciones

<sup>26</sup> Norma derogada, con efectos del 2 de octubre de 2016, por la disposición derogatoria única de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

administrativas muy graves y para las sanciones impuestas por la comisión de dichas infracciones se fija en tres años, dos años para las graves y un año para las leves. El cómputo de los plazos de prescripción de infracciones y sanciones se regula en el art. 132.2 y 3 de la LRJ-PAC.

Los apartados 3 y 4 del art. 55 de la LSA señalan criterios especiales para determinar el importe de las sanciones económicas por la comisión de determinadas infracciones.

El procedimiento de recaudación de las sanciones está regulado, fundamentalmente, por lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre General Tributaria, el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación y el convenio de 3/4/2009 (BOE 6/5/2009) con la AEAT para la recaudación en vía ejecutiva.

Los resultados más significativos del análisis del procedimiento sancionador aplicado en 2015 y el procedimiento recaudatorio, que ha incluido el examen de una muestra de expedientes sancionadores iniciados en 2015, el registro contable de los derechos y el seguimiento de cobro de los deudores por dicho concepto se exponen a continuación y en el apartado siguiente de los deudores.

#### 1. Procedimiento sancionador

La tramitación de los expedientes y el seguimiento se realiza por la unidad de la asesoría jurídica dependiente de la Secretaría General, apoyada por los medios contemplados en las encomiendas de gestión<sup>27</sup> suscritas con SENASA, que en el año 2015 aportó los servicios de 22 trabajadores.

Para la gestión del procedimiento sancionador, AESA dispone de una herramienta informática con las aplicaciones denominadas “Expedientes sancionadores” y “Recursos administrativos”. La aplicación de “Expedientes sancionadores” está dividida en módulos en función de las Direcciones Operativas y sus áreas de trabajo. AESA dispone de un “manual de usuario” de las aplicaciones de fecha 2 de mayo de 2008 y de un manual de “procedimiento de tramitación de expedientes sancionadores de aviación civil”, de octubre de 2013.

El “manual de usuario” no se encuentra actualizado y en él no constan los módulos en que se divide la aplicación, ni incorpora todas las modificaciones introducidas a partir del año 2008. Por otra parte, la Agencia no cuenta con una aplicación que permita realizar un seguimiento ágil y completo de un expediente sancionador, desde el inicio hasta su finalización, debido a la falta de integración entre las aplicaciones “Expedientes sancionadores” y “Recursos administrativos”, así como a la falta de integración de los diferentes módulos en que se subdivide la aplicación de “Expedientes sancionadores”, lo que obliga al tramitador o revisor a introducir manualmente en cada módulo la información sobre los recursos.

Además de las señaladas, se observan las siguientes disfuncionalidades en la aplicación de “Expedientes sancionadores”:

- La aplicación no proporciona un sistema de alertas único y eficaz. Para el seguimiento de alertas es preciso acudir a la pantalla inicial “consulta de avisos” de cada uno de los ocho módulos, observándose que dicha información no está actualizada.

<sup>27</sup> Encomiendas suscritas en 2015:

Expte. 173/E15-2015/0044, periodo 1/4/2015 al 31/7/2015, importe 590.212,10 euros.

Expte. 244/E15-2015/0128, periodo 1/8/2015 al 31/3/2016, importe 1.046.051,98 euros.

- La aplicación no impide que se produzcan actuaciones incoherentes como por ejemplo enviar una sanción a apremio sin verificar si la deuda está pendiente de cobro.

Todo ello, unido a los numerosos trámites sujetos a plazos que el procedimiento exige, incrementa el riesgo de que se produzcan errores, lo que provoca inseguridad en la tramitación.

## 2. Expedientes sancionadores iniciados en 2015

En el año 2015 se iniciaron 1.021 expedientes sancionadores, el 75% de ellos iniciados por denuncia oficial. El resumen de su seguimiento en 2015 y 2016 se presenta a continuación:

**CUADRO Nº 3**  
**EXPEDIENTES SANCIONADORES INICIADOS EN 2015**  
**(en euros)**

Subtipo Resolución	Resueltos en 2015		Tramitados en 2016		Total	
	Nº Exptes.	Importe	Nº Exptes.	Importe	Nº Exptes.	Importe
Apercibimiento	4	0	2	0	6	0
Archivo por ausencia infracción	3	0	3	0	6	0
Archivo por falta de responsabilidad	22	0	11	0	33	0
Otros motivos de archivo	1	0	2	0	3	0
Caducidad	0	0	6	0	6	0
Prescripción	0	0	1	0	1	0
Multa	665	2.297.176	297	2.492.097	962	4.789.273
Expedientes con recurso interpuesto	0	0	4	238.000	4	238.000
<b>Total</b>	<b>695</b>	<b>2.297.176</b>	<b>326</b>	<b>2.730.097</b>	<b>1021</b>	<b>5.027.273</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Asesoría Jurídica de AESA

A 31/12/2015, del total de expedientes sancionadores iniciados y resueltos en el ejercicio, no prosperaron treinta por haberse declarado su apercibimiento o su archivo por falta de responsabilidad o ausencia de infracción. Del resto de los expedientes iniciados, 665 terminaron con resolución de sanción por un importe conjunto de 2.297.176 euros, quedando en trámite de resolución 326 expedientes de los que, en 2016, se archivaron 18 por falta de responsabilidad o ausencia de infracción, 6 expedientes caducaron y en otro se declaró prescrita la infracción.

Tras la revisión efectuada se ha observado que, en general, la tramitación de los procedimientos se adecúa a lo establecido en la normativa aplicable. No obstante, se ha observado lo siguiente:

- Un expediente fue clasificado como “apercibimiento” cuando correspondía a una resolución por “ausencia de responsabilidad”. Además, AESA lo envió a la AEAT reclamando una deuda de 9.000 euros y 1.800 euros de recargo de apremio, figurando dicho expediente al 31/12/2015 en la relación de deudores pendientes de cobro por 9.000 euros. En enero de 2016, tras detectar el error, AESA remitió escrito a la AEAT para anular la “providencia de apremio”, y en marzo de ese año envió un nuevo escrito a la citada Agencia para que procediera a la devolución de la sanción por ingreso indebido, lo que pone de manifiesto la inseguridad en la tramitación del procedimiento a que antes se hacía referencia.

- En general, las declaraciones de caducidad y prescripción de los procedimientos por infracciones leves son conformes con la normativa. No obstante, en un expediente correspondiente a una infracción calificada de leve, a la que se impuso una multa de 12.000 euros, se declaró prescrito el procedimiento sancionador como consecuencia de superar en un día el plazo máximo de 12 meses previsto para las infracciones leves. La infracción se cometió el 13 de enero de 2015, el acuerdo de inicio del procedimiento sancionador fue de 11 de diciembre de 2015 y la publicación del anuncio de notificación del acuerdo de inicio en el BOE se produjo el 14 de enero de 2016, transcurriendo 11 meses desde la fecha de la comisión de la infracción hasta la fecha del acuerdo de inicio y más de un mes desde el acuerdo de inicio hasta su publicación por el BOE, por lo que la prescripción pudo ser evitada.
- De los 4 expedientes por procedimientos sancionadores con recurso interpuesto, tipificados dos “muy graves” y dos “leves”, dos se encuentran pendientes de resolución, uno recurrido en reposición y otro en vía contencioso-administrativa, otro está suspendido a la espera de sentencia por procedimiento civil del afectado, y el restante recurrido en vía contencioso-administrativa y con sentencia dictada en 2016 por la que se debe retrotraer el procedimiento al periodo de prueba.
- Se observa que no se respeta el plazo de un mes en la resolución de los recursos de reposición, establecido en el art. 117 de la LRJ-PAC, lo que origina, si finalmente se estima el recurso, un incremento innecesario de los intereses de demora.

Durante 2015 se han iniciado 5 procedimientos de ejecución subsidiaria, por un importe total de 90.458,16 euros. De ellos, tres expedientes se han cobrado en 2015, y otro no corresponde a una ejecución subsidiaria sino a una operación para subsanar un error y poder reclamar en apremio una deuda anulada indebidamente.

A 31/12/2015 figuran registrados en la cuenta 777 “Otros ingresos” los tres expedientes cobrados por un total de 26.081,16 euros y no figuran adecuadamente dos expedientes, uno de ellos por un importe de 4.584,71 euros debido a que el criterio que sigue AESA es de caja o contraído por recaudado, cuando debería registrarse en la fecha de la resolución que pone fin a la vía administrativa<sup>28</sup>; y otro, por haberse registrado como rectificación de saldo entrante y no incluir la totalidad de la deuda reclamada (59.792,29 euros) sino solo el importe de la sentencia (43.666 euros). Consecuentemente, la cuenta de deudores a 31/12/2015 está por este motivo infravalorada en 20.711 euros.

### 3. Registro contable

Los ingresos por sanciones se registran, conforme a la norma de reconocimiento y valoración 16<sup>a</sup> “Ingresos sin contraprestación”, apartado 4, del Plan General de Contabilidad Pública, aprobado por Orden EHA/1037/2010, de 13 de abril, “cuando se recaude la sanción o cuando en el ente que tenga atribuida la potestad para su imposición surja el derecho a cobrarlas”. La citada norma establece que el reconocimiento del derecho de cobro de sanciones se producirá cuando el ente impositor tenga atribuida la potestad para su imposición y cuente con Resolución que ponga fin a la vía administrativa, conforme al art. 66.1 de LSA.

En el ejercicio 2015 los ingresos por sanciones, registrados en la cuenta 777 “Otros ingresos”, concepto presupuestario 391.02 “Multas y sanciones” totalizaron 4.421.036,75 euros y los ingresos por intereses y recargos registrados en la cuenta 769 “Otros ingresos financieros”, conceptos

<sup>28</sup> AESA manifiesta en sus alegaciones que no se contabilizó como pendiente por no existir resolución sancionadora al no tratarse de un expediente sancionador. En efecto, se trata de un expediente de ejecución subsidiaria del que existe una Resolución de “repercusión de coste de ejecución”, de 3/12/2015, que pone fin a la vía administrativa y, por tanto, debe registrarse en contabilidad.

presupuestarios 391.00 “Recargo del periodo ejecutivo” y 391.01 “Intereses de demora” ascendieron a 191.643,33 euros.

**CUADRO Nº 4**  
**INGRESOS POR MULTAS Y SANCIONES REGISTRADOS**  
**EN LA CUENTA 777 “OTROS INGRESOS”**  
**(en euros)**

Cuenta 777 “Otros ingresos”	Importe	
Por multas y sanciones		
Derechos reconocidos brutos por multas y sanciones	5.049.236,16	4.421.036,75
Derechos anulados	(251.076,34)	
Derechos cancelados	(17.100,00)	
Derechos reconocidos netos por multas y sanciones (1)	4.781.059,82	
Provisión a corto plazo para devolución de ingresos	(360.023,07)	
Otros ingresos procedentes de prestación de servicios (concepto presupuestario 329) (epígrafe II.2.3)		375.089,18
<b>Total cuenta 777 “Otros ingresos”</b>		<b>4.796.125,93</b>

Fuente: Elaboración propia

(1) Este importe no incluye una cancelación de derechos por insolvencia de 750 euros, por lo que los derechos reconocidos netos a 31/12/2015 ascienden a 4.780.309,82 euros.

Los derechos anulados corresponden 15.060 euros a anulación de liquidaciones y 236.016,34 euros a devolución de ingresos. Se han revisado los derechos anulados y cancelados del ejercicio corriente, no presentando incidencias, excepto por:

- Un expediente sancionador, resuelto el 31/7/2015 con multa de 10.500 euros, forma parte del saldo a 31/12/2015 de los derechos reconocidos netos pendientes de cobro y también figura por error en los derechos anulados.
- Los derechos cancelados, por importe de 17.100 euros, corresponden a 3 deudores que, según AESA, se encuentran en concurso de acreedores, pero en ninguno de ellos ha sido declarada su cancelación mediante Resolución de la Directora de AESA. En un expediente, el 18/11/2015 se publicó en el BOE la declaración de concurso voluntario de acreedores, sin que haya constancia de que AESA se haya dirigido a la administración concursal para certificar su deuda, ni tampoco que haya recaído declaración judicial alguna dando por cerrado el concurso de acreedores. En dos expedientes correspondientes a una misma empresa, el único soporte que tiene AESA para cancelar el derecho al cobro es un artículo en prensa digital de 26/10/2015, sin que se haya realizado ninguna gestión para obtener una información directa de la empresa sobre su situación. Por otra parte, es de destacar que estos 2 expedientes han sido enviados a la AEAT a través de sendas providencias de apremio, una el 30/9/2015 y la otra el 29/2/2016, sin que AESA haya comunicado a la AEAT que los ha cancelado por estar en cese de operaciones.

#### 4. Devolución de ingresos por sanciones y provisión por devolución de ingresos

Durante el ejercicio, AESA ha contabilizado anulación de derechos presupuestarios por 236.016,34 euros por devoluciones de ingresos correspondientes a sanciones. No se han observado incidencias destacables en las causas que motivaron los expedientes<sup>29</sup> de devolución. La Agencia contabiliza los intereses de demora que la AEAT liquida en las devoluciones como cancelación de derechos, en lugar de tratarlos como gasto del ejercicio e imputarlos a la cuenta 669 “Otros gastos financieros” por 13.817,90 euros.

<sup>29</sup> 9 expedientes devueltos directamente por AESA y 7 por la AEAT.

Para la devolución de estos ingresos AESA tiene dotada una provisión en la cuenta 585 "Provisión a corto plazo para la devolución de ingresos", con un saldo al finalizar el ejercicio de 1.294.831,62 euros, del cual 1.248.897,99 euros corresponden a sanciones, y de ellos 360.023,07 euros han sido dotados en el ejercicio, con cargo a la cuenta 777 "Otros ingresos".

El criterio seguido para la dotación consiste en aplicar, a la recaudación neta del ejercicio, el porcentaje que supone el importe de las devoluciones del periodo 2009-2014 sobre la recaudación neta de devoluciones del mismo periodo (30,28%). Sin embargo, AESA, en 2015, ha aplicado dicho porcentaje a un importe de 4.124.448,40 euros, importe que no es ni la recaudación bruta del 2015 ni la neta de devoluciones. A este respecto hay que señalar, que la utilización de un criterio más adecuado, como sería aplicar el porcentaje de devoluciones del periodo sobre la recaudación bruta (24,51%), que en el ejercicio 2015 ascendió a 3.323.628,38 euros, supondría que el saldo que debería presentar a 31/12/2015 la cuenta 585 debería de ser 814.545,89 euros, lo que pone de manifiesto que la provisión está sobrevalorada en 434.352,10 euros, y en consecuencia, los ingresos y resultados del ejercicio 2015 están minusvalorados en dicho importe.

AESA abona anualmente la cuenta 585 por la dotación del ejercicio, pero no se carga contra la cuenta 418 "Acreedores por devolución de ingresos y otras minoraciones", en el momento en que se dictan los acuerdos de devolución de ingresos, ni por tanto se registran movimientos en la subcuenta 7955 "Exceso de provisión para devolución de ingresos", por la diferencia positiva entre el importe de la provisión existente a fin de ejercicio anterior y los importes efectivamente devueltos con cargo a la misma. Si AESA hubiera utilizado correctamente esta cuenta, la dotación a la provisión por devolución de ingresos de sanciones del ejercicio 2015, considerando el porcentaje de 24,51% señalado en el párrafo anterior, hubiera sido de 161.762,64 euros, frente al importe dotado de 360.023,07 euros.

## 5. Cobro

La Secretaría General de AESA es la unidad encargada del cobro de sanciones. AESA en la notificación de la Resolución que pone final procedimiento sancionador acompaña una comunicación donde informa al infractor del periodo voluntario de pago conforme al art. 62.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, el importe de la sanción y la cuenta corriente en la entidad financiera donde efectuar el mismo. Se observa que en las notificaciones de las Resoluciones de sanciones consta el número de expediente sancionador, pero no se acompaña un documento de carta de pago con el que realizar el ingreso que se correlacione inequívocamente con el expediente sancionador, de tal forma que, si el infractor realiza el ingreso por un conjunto de sanciones o al realizar el ingreso se le olvida consignar el número de expediente sancionador, resulta difícil vincular el ingreso al expediente sancionador, máxime cuando hay numerosas sanciones con el mismo infractor e importe.

Se ha comprobado que los ingresos por sanciones se realizan en la cuenta bancaria habilitada para este tipo de ingresos, transfiriéndose una vez al mes su saldo a la cuenta de AESA en el Banco de España.

El cobro de las multas impuestas es especialmente problemático en el caso de los infractores de nacionalidad extranjera. En estos supuestos, aunque las notificaciones se han hecho, en general, conforme al art. 59 de la LRJ-PAC, su recaudación, salvo que se produzca el ingreso voluntario por el infractor, es prácticamente imposible<sup>30</sup>. Sería conveniente que la Agencia estudiara, en

<sup>30</sup> En el ámbito de la Unión Europea, la Decisión Marco 2005/214/JAI, del Consejo, ha venido a paliar, en parte, el problema común del cobro de las sanciones pecuniarias, cuando son impuestas por las autoridades de un Estado miembro a un

colaboración con el Ministerio de Fomento, la posibilidad de una modificación normativa que, al igual que sucede con las disposiciones sobre infracciones de tráfico, establezca cautelas en orden a asegurar el cobro de las multas cuando los infractores no tienen nacionalidad española.

La recaudación bruta por sanciones en el ejercicio 2015 ha ascendido a 5.340.025,12 euros, de este importe 3.323.628,38 euros corresponden a sanciones impuestas en el ejercicio y 2.016.396,74 a sanciones impuestas en 2014 y ejercicios anteriores. De los derechos reconocidos netos del ejercicio corriente, que han ascendido a 4.780.309,82 euros, se han recaudado 3.087.612,04<sup>31</sup> euros (66%), quedando, a 31/12/2015, derechos pendientes de cobro por 1.692.697,78 euros.

### II.2.3. Procedimiento de gestión de otros ingresos y precios públicos

AESA recibe otros ingresos a través de convenios con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y con la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIAPP) por los proyectos de "Hermanamiento", y también por actividades formativas y de prestación de servicios sujetos a precios públicos.

En la cuenta 777 "Otros ingresos" se registran, además de los ingresos por sanciones a que se ha hecho referencia en el epígrafe anterior, otros ingresos recibidos en 2015 por importe de 375.089,18 euros, por los siguientes conceptos:

**CUADRO Nº 5**  
**"OTROS INGRESOS" Y "PRECIOS PÚBLICOS"**  
**(en euros)**

Cuenta	Concepto presupuestario	Denominación	Ingresos	Concepto	Importe
777	329	Otros ingresos	375.089,18	Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)	250.762,14
				Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIAPP) por los proyectos de "Hermanamiento" (Twinning).	123.447,63
				Ingresos varios	879,41
741	319	Precios públicos	10.520,20	Actividades prestación de servicios	10.520,20
<b>Total</b>					<b>385.609,38</b>

Fuente: Elaboración propia

#### II.2.3.1. AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA (EASA)

Estos ingresos se derivan del contrato marco de prestación de servicios entre la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y AESA, por el cual ésta asiste a aquella en la ejecución de sus tareas, principalmente colaborando en la prestación de servicios de certificación de productos, aprobación

ciudadano de otro Estado miembro. Sin embargo, la Decisión solo es aplicable a las sanciones impuestas en vía administrativa que sean susceptibles de recurso en el orden penal, lo que no ocurre en el ordenamiento jurídico español.

<sup>31</sup> Recaudación neta ejercicio corriente 3.087.612,04 = Recaudación bruta ejercicio corriente 3.323.628,38 euros menos devolución ingresos 236.016,34 euros.

e inspección de organizaciones, actividades relativas a los estándares de vuelo, y servicios generales de asesoramiento.

Las solicitudes de servicios por parte de EASA adoptan la forma, bien de asignación de tareas o bien de solicitudes de cesión de personal. La Agencia Europea compensa a AESA por los gastos de los expertos, de acuerdo con una tarifa por hora de trabajo. AESA debe presentar la factura correspondiente acompañada de un informe de actividad que la Agencia Europea debe aprobar en un plazo de 45 días. EASA abona los importes en un plazo de 45 días tras la aprobación de la factura.

Los ingresos registrados por este concepto en el año 2015, que ascienden a 250.762,14 euros, corresponden a las facturas emitidas por AESA en ese ejercicio a las que EASA ha dado conformidad, correspondientes a servicios prestados durante el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2014 y el 30 de octubre de 2015. Los servicios prestados en noviembre y diciembre de 2015 se han facturado en 2016<sup>32</sup> por importe de 25.433,96 euros.

A 31/12/2015 se encontraban pendientes de cobro 26.571,69 euros, que fueron ingresados el 15 de enero de 2016.

#### II.2.3.2. FUNDACIÓN INTERNACIONAL Y PARA IBEROAMÉRICA DE ADMINISTRACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS (FIIAPP) POR LOS PROYECTOS DE HERMANAMIENTO

Los proyectos de hermanamiento son financiados por fondos europeos a través de la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP), lo que significa que todos los gastos que supongan para AESA son cubiertos por dichos fondos. FIIAPP realiza los pagos pertinentes que correspondan a las distintas tareas y conceptos, conforme al convenio y al vigente manual de proyectos de hermanamiento de la Comisión Europea, a saber:

En los convenios firmados se establece que AESA tendrá derecho al 25% de los costes de gestión del proyecto. Esto se realiza mediante requerimiento de pago que figura en el Anexo 1 de los convenios y debería haberse hecho trimestralmente. Pero dado que el convenio se suscribió ya iniciado el contrato de hermanamiento, AESA ha realizado tan solo dos requerimientos en cada proyecto de hermandad.

En 2015 AESA tenía convenios de hermanamiento con Argelia, Marruecos y Jordania. El detalle de los requerimientos de pago derivados de dichos convenios es el siguiente:

---

<sup>32</sup> AESA alega que en la prestación de servicios a EASA los derechos no son exigibles hasta que la Agencia Europea no de su aceptación a la factura. No obstante, conforme a la norma de valoración 15 del PGCP “ Los ingresos procedentes de una prestación de servicios deben reconocerse cuando el resultado de una transacción puede ser estimado con fiabilidad, considerando el grado de avance o realización de la prestación a fecha de las cuentas anuales”.

**CUADRO Nº 6**  
**CONVENIOS CON FIAPP POR PROYECTOS DE HERMANAMIENTO**  
**(en euros)**

Convenio con FIAPP	Liquidación a favor de AESA	Reconocido y cobrado en 2015	Pendiente de ingresar y reconocer
<b>Fecha firma</b>			
30/10/2014	88.171,81	50.502,70	37.669,11
30/10/2014	79.373,54	32.083,63	47.289,91
30/10/2014	82.980,24	40.861,30	42.118,94
	<b>250.525,59</b>	<b>123.447,63</b>	<b>127.077,96</b>

Fuente: Elaboración propia

### II.2.3.3. PRECIOS PUBLICOS

El Consejo Rector de AESA aprobó en dos Resoluciones, ambas del 23 de mayo de 2013 (BOE 02/01/2014), los precios públicos que debe percibir AESA por la prestación de sus servicios y por las actividades de formación prestadas, tanto para la modalidad presencial, como para la realizada con formato e-learning. Se ha comprobado que el establecimiento y regulación de los precios públicos aprobados por las citadas Resoluciones se ajusta a lo dispuesto en los arts. 24, 25 y 26 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

#### 1. Precios públicos por prestación de servicios

En el ejercicio 2015 los ingresos por precios públicos por prestación de servicios contabilizados ascendieron a 10.520,20 euros. Los servicios prestados por AESA tienen por objeto verificar si una compañía aérea está en disposición de cumplir los requisitos legales para ser designada compañía aérea ACC3, en virtud de lo establecido en el "Reglamento de la Comisión nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea", sustituido por el "Reglamento de Ejecución (UE) - de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea". La designación se realiza en base a una validación *in situ* de las medidas de seguridad que aplica la compañía aérea a la carga, y se concede por un plazo máximo de cinco años, siendo necesario renovarla a la finalización del periodo de validez con base en una nueva verificación *in situ*.

A tal fin, AESA formaliza un contrato con las compañías aéreas, mediante el cual éstas se comprometen a ingresar el presupuesto<sup>33</sup> especificado en el anexo del contrato, calculado en función de los precios públicos aprobados para la prestación de servicios, dentro de los treinta días siguientes a su firma y, en todo caso, antes del comienzo de las actividades de designación. Además la compañía aérea debe abonar los gastos derivados de viajes y dietas en los que incurra AESA - ya sea por su personal propio como por el externo-, a la finalización de las actividades, en un plazo de 20 días tras la justificación de éstos por parte de AESA.

La unidad gestora (DSACPU) y la división económico-financiera no han elaborado instrucciones que sistematicen el seguimiento de los contratos de designación ACC3, la elaboración de las liquidaciones, alertas para el seguimiento de los cobros, y la periodicidad de intercambio de información entre ambas unidades administrativas.

<sup>33</sup> El contrato especifica que el presupuesto no incluye los gastos de viaje.

En el ejercicio 2015 se firmaron 5 contratos con compañías aéreas. La unidad gestora ha emitido las liquidaciones correspondientes a los importes presupuestados en los contratos, que han resultado ingresadas en las cuentas de AESA, excepto una liquidación<sup>34</sup> por 330,26 euros, que se emitió en 2016. Las liquidaciones emitidas se han registrado en la cuenta 741 "Precios públicos por prestación de servicios o realización de actividades", y en el concepto presupuestario 319 "otros precios públicos", por un importe de 10.520,20 euros, en el que se incluye un ingreso de 116,78 euros, correspondiente al contrato ACC3 04.3/2014, liquidado el 4/9/2014 e ingresado en marzo de 2015. Hay que señalar que en la emisión de las liquidaciones no se han respetado los plazos de los contratos, con demoras que oscilan entre 6 y 8 meses sobre el plazo previsto.

Las liquidaciones por los gastos de viaje y dietas de los contratos ACC3 realizados en 2015 se han emitido en 2016, sin observarse los plazos señalados en el contrato. Estas liquidaciones, por importe de 30.475 euros, se han registrado, en el ejercicio 2016, en la cuenta 773 "Reintegros", y en el concepto presupuestario 380 "Reintegros de ejercicios cerrados", excepto una por 6.927,46 euros que está impagada y pendiente de registrar en marzo de 2017. Conforme al contrato y al principio del devengo, deberían haberse registrado en 2015, ejercicio en el que finalizaron las actividades prestadas y en la cuenta 741 "Precios públicos por prestación de servicios o realización de actividades", concepto presupuestario 319 "Otros precios públicos". La cuenta 773 "Reintegros" del ejercicio 2015 incluye, entre otros, ingresos por las liquidaciones de gastos de viaje correspondientes a contratos ACC3 del 2014.

## 2. Actividades de formación

Por Resolución de 23 de mayo de 2013, AESA aprobó los precios públicos por hora de las actividades formativas que figuran en el cuadro siguiente:

### **CUADRO N° 7** **PRECIOS PÚBLICOS POR HORA DE LAS ACTIVIDADES FORMATIVAS**

Duración del curso	Presencial (€/hora)	e-Learning (€/hora)
Hasta 6 horas	64	48
Entre 7 y 12 horas	59	33
Entre 13 y 18 horas	58	28
Entre 19 y 24 horas	57	26
Más de 25 horas	56	24

Fuente: Resolución de 23 de mayo 2013 del Consejo Rector AESA (BOE 2/1/2014)

En el caso de que los cursos tuvieran un componente práctico como alquiler de aeronaves, acceso a instalaciones aeroportuarias, alquiler de simuladores, seguros asociados, etc., estos costes se repercutirán al coste del curso por alumno, de manera proporcional según su número. Los precios públicos por las actividades de formación son exigibles con carácter previo a la realización de la actividad formativa y se ingresan en la cuenta restringida de AESA.

En el ejercicio 2015 AESA no ha registrado ingresos públicos por actividades formativas. No obstante, se han revisado las cláusulas relacionadas con ingresos en los convenios de formación suscritos con otras organizaciones, vigentes en 2015, de los que únicamente el "Convenio entre AESA y SENASA para la impartición de un curso de formación sobre perros detectores de

<sup>34</sup> Serair Transworld Press, SL.

explosivos" (EPDE), suscrito el 01/06/2015, ha generado ingresos por estas actividades. La revisión de este convenio ha puesto de manifiesto que:

- Los cursos EPDE impartidos en 2015, de los que se han realizado tres ediciones, han generado unos ingresos para AESA de 11.219,65 euros, cobrados en febrero de 2017 y pendientes de contabilizar a 31/12/2016. De dichos ingresos, 4.222,88 euros corresponden a un curso impartido en marzo de 2015, fecha anterior a la formalización del convenio con SENASA. Las liquidaciones por los cursos EPDE realizados en 2015 no se han emitido en tiempo y forma, ni se han registrado en el ejercicio que se ha prestado el curso, y carecen de las formalidades inherentes tales como, identificación completa del sujeto pasivo, y aprobación de la liquidación por órgano competente.
- La cláusula V del mencionado convenio señala que los ingresos obtenidos por los cursos se reparten al 50% entre AESA y SENASA. No obstante, con carácter previo a ese reparto, SENASA tiene derecho a reembolsarse el 15% de ingresos en concepto de gastos de administración, gestión logística y cualesquiera otros gastos que resulten justificados y aceptados por las partes. Por su parte, AESA también tiene derecho a reembolsarse el 10% de ingresos en concepto de gastos derivados de la nave en que se desarrollen.

### II.3. PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN Y REGISTRO CONTABLE DE DEUDORES

A lo largo del presente texto, se ha ido exponiendo el análisis del procedimiento de registro contable de los ingresos obtenidos por AESA. A continuación, se contiene el análisis del registro contable de las cuentas de contrapartida de esos ingresos, si bien cabe recordar que buena parte de los ingresos no generan cuentas deudoras al no tratarse de ingresos de contraído previo.

Al cierre del ejercicio 2015 el saldo de deudores y otras cuentas a cobrar presentaba el siguiente desglose:

**CUADRO Nº 8**  
**DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR**  
**(en euros)**

Deudores	Saldo 31/12/2015
Deudores por gestión ordinaria	6.479.091,13
Otras cuentas a cobrar	5.613.616,14
Otras Administraciones públicas	52,73
<b>Total deudores</b>	<b>12.092.760,00</b>

Fuente: Balance de situación a 31/12/2015

#### II.3.1. Deudores por gestión ordinaria

En este grupo de cuentas se integran los deudores por derechos reconocidos del presupuesto de ingresos corriente y del presupuesto de ingresos cerrado que analizamos a continuación.

##### II.3.1.1. DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTO DE INGRESOS CORRIENTE

Al finalizar el ejercicio los deudores por ejercicio corriente ascendían a 6.479.091,13 euros, por los siguientes conceptos:

**CUADRO Nº 9**  
**COMPOSICIÓN A 31/12/2015 DE DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.**  
**PRESUPUESTO DE INGRESOS CORRIENTE**  
**(en euros)**

Deudores por derechos reconocidos. Presupuesto de ingresos corriente	Importe
Deudores por tasa de seguridad aérea	4.755.304,70
Deudores por precios públicos	31.088,65
Deudores por sanciones impuestas en 2015	1.692.697,78
<b>Total</b>	<b>6.479.091,13</b>

Fuente: Elaboración propia

Los deudores por la tasa de seguridad aérea corresponden al ingreso realizado por el gestor aeroportuario AENA, S.A en enero de 2016 relativo a diciembre de 2015 (4.738.790,61 euros), y a la deuda estimada a 31/12/2015 para gestores privados (16.514,09 euros). Esta última está infravalorada, en al menos 10.503,06 euros, según se desprende de la liquidación realizada en 2016 al gestor "SNC, Lavalin Aeropuerto de Castellón S.A.U.", y de los datos de pasajeros que se disponen del gestor "Aeroports Públics de Catalunya, S.L., a quien, en marzo de 2017, aún no se había practicado la liquidación del periodo 2013-2015 (subepígrafe II.2.1.2).

Por otra parte, los saldos, a 31/12/2015, de las cuentas de deudores por precios públicos no incluyen la deuda devengada por el concepto de "dietas y viajes" de los contratos suscritos en 2015 por la prestación de servicios "ACC3" (30.805,65 euros), ni la deuda devengada por los cursos "EPDE" realizados en 2015 (11.219,65 euros), como se ha señalado en el anterior subepígrafe II.2.3.3.

Como se ha puesto de manifiesto en el subepígrafe II.2.1.3, la tasa 312 "Por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea" se autoliquida al solicitar el servicio y, en consecuencia, no genera deudores pendientes de cobro. No obstante, AESA registra los ingresos de esta tasa por la fecha de ingreso de la AEAT, en vez de por la fecha de ingreso del sujeto pasivo, y no realiza al cierre del ejercicio ajustes en aplicación del principio del devengo. En consecuencia, los ingresos registrados en la cuenta 740 y los deudores presupuestarios no recogen tasas ingresadas por el sujeto pasivo del periodo comprendido entre el 21 de noviembre y el 31 de diciembre de 2015, por importe de 409.145,90 euros, que fueron comunicadas por la AEAT en 2016.

Finalmente, la situación de los deudores pendientes de cobro por sanciones, ejercicio corriente, que al finalizar el ejercicio ascendían a 1.692.697,78 euros, era la siguiente:

**CUADRO Nº 10**  
**SITUACIÓN DE LOS DERECHOS POR SANCIONES PENDIENTES DE COBRO.**  
**EJERCICIO CORRIENTE**  
**(en euros)**

Situación de los derechos por sanciones pendientes de cobro, ejercicio corriente a 31/12/2015	Importe
En periodo voluntario de cobro	546.860,00
Vencido el periodo voluntario de cobro y pendientes de enviar a vía de apremio	189.560,00
Cobro suspendido	99.000,00
Con aplazamiento de pago concedido	8.189,36
Comunicado a la AEAT para su cobro en vía de apremio	849.088,42
<b>Total derechos pendientes de cobro, ejercicio corriente</b>	<b>1.692.697,78</b>

Fuente: Cuentas anuales. F.23.6.1. Derechos pendientes de cobro según su grado de exigibilidad Presupuesto corriente

Tras el análisis realizado, sin perjuicio de lo ya comentado en el apartado II.2.2, cabe señalar lo siguiente:

- El saldo de la cuenta de deudores por sanciones del ejercicio corriente, a 31/12/2015, está infravalorado en al menos 11.711 euros, como consecuencia de la falta de registro de un expediente de 4.584,71 euros, debido al criterio de caja seguido por AESA y otro, por importe de 16.126,29 euros que fue contabilizado por menor importe de la deuda reclamada y, por el contrario, incluir el expediente por 9.000 euros enviado por error a la vía de apremio, a que se ha hecho referencia en el anterior subepígrafe II.2.2.2.
- La deuda enviada a apremio en 2015 representó el 18% de los derechos reconocidos netos por multas y sanciones del ejercicio corriente.

#### II.3.1.2. DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS. PRESUPUESTOS DE INGRESOS CERRADOS

Los deudores de presupuestos cerrados, cuyo saldo a 31/12/2015 era de 2.003.915,98 euros, corresponden íntegramente a deudores por sanciones, y su antigüedad era la siguiente:

**CUADRO Nº 11**  
**ANTIGÜEDAD DE LA DEUDA DE DEUDORES POR DERECHOS RECONOCIDOS.**  
**PRESUPUESTOS DE INGRESOS CERRADOS**  
**(en euros)**

Ejercicio	Importe
2011 y anteriores	996.646,27
2012	155.038,76
2013	224.744,01
2014	627.486,94
<b>Total</b>	<b>2.003.915,98</b>

Fuente: Elaboración propia

En el ejercicio 2015 se han anulado derechos de presupuestos cerrados por un importe de 181.000 euros, de los cuales 140.000 euros corresponden a un expediente que debió haberse dado de baja por cobro; y se han cancelado deudores por sanciones impuestas en ejercicios anteriores por un total de 1.445.386,37 euros conforme al siguiente detalle:

**CUADRO Nº 12**  
**CANCELACIÓN DE DERECHOS EN 2015 POR SANCIONES DE EJERCICIOS CERRADOS**  
**(en euros)**

Motivo cancelación	Importe
Deuda cancelada por declaración de insolvencia a 31/12/2015 de la AEAT	187.642,69
Deuda cancelada por declaración de prescripción	836.343,68
Deuda cancelada por estar en concurso de acreedores	162.400,00
Deuda cancelada por estimación de recursos	259.000,00
<b>Total</b>	<b>1.445.386,37</b>

Fuente: Elaboración propia

- Las deudas canceladas por insolvencias, con cargo a la cuenta 667 “Pérdidas de créditos incobrables”, corresponden a 55 expedientes sancionadores en los que ha sido informada su insolvencia por la AEAT, pero únicamente en siete de ellos, por importe de 166.182,42 euros, se ha formalizado la insolvencia mediante Resolución de la Directora de AESA.
- La baja en contabilidad de 836.343,68 euros, con cargo a la cuenta 667, por haber declarado la Directora de AESA, mediante resoluciones de 18/09/2015 y 21/12/2015, la prescripción del derecho de recaudación una vez transcurridos los plazos señalados en el art. 60 de la LSA corresponden a sanciones impuestas en 2012 y anteriores (518.340 euros), en 2013 (209.113,68 euros) y en 2014 (108.890 euros). La revisión de una muestra de expedientes cancelados en 2015 por prescripción ha resultado conforme. No obstante, en 2016 se ha declarado prescrita, por error, la deuda de un expediente por 144.000 euros que había sido cobrada el 18/02/2015. Lo que pone de manifiesto la debilidad del control interno.
- Por último, con cargo a la cuenta 120 “Resultados de ejercicios anteriores” se cancelan los derechos por estar el deudor incurso en concurso de acreedores, por importe de 162.400 euros, y la deuda cancelada por la estimación de recursos correspondientes a 7 expedientes recurridos, 6 resueltos en 2015 y uno resuelto en 2008, pero no comunicado al infractor hasta el año 2015. Formando parte de la deuda cancelada por estar en concurso de acreedores, figura la de una empresa, por importe de 86.600 euros, que publicó en el BOE de 18/11/2015 la declaración de concurso voluntario de acreedores, sin que haya constancia de que AESA se haya dirigido a la administración concursal para certificar su deuda ni tampoco que haya recaído declaración judicial alguna dando por cerrado el concurso de acreedores.

### II.3.1.3. DETERIORO DE VALOR DE CRÉDITOS

La deuda por sanciones de ejercicios cerrados, que a 31/12/2015 ascendía a 2.003.915,98 euros, está provisionada íntegramente en la cuenta 490 “Deterioro de valor de créditos”. Durante el ejercicio 2015 se ha producido una disminución neta de esta deuda de 1.251.463,21 euros, bien por haberse recaudado o por haber sido declaradas definitivamente insolventes o prescritas, que se corresponde con una disminución bruta interanual 2014-2015 de 1.380.594,69 euros, registrada en la cuenta de ingresos 797 “Reversión del deterioro de créditos”, y un abono de 129.131,48 euros en la cuenta 490, por la diferencia con la disminución neta, que se registró con cargo en la cuenta de gastos del ejercicio 697 “Pérdidas por deterioro de créditos”.

### II.3.2. Otras cuentas a cobrar

A 31/12/2015, el saldo de la partida “Otras cuentas a cobrar” tenía la siguiente composición:

**CUADRO Nº 13**  
**OTRAS CUENTAS A COBRAR A 31/12/2015**  
**(en euros)**

Otras cuentas a cobrar		
Cuenta	Detalle	Saldo 31/12/2015
441	Periodificación tasa de seguridad aérea 2015	3.271.585,92
	Tasa de ruta: Ingresos devengados por la liquidación de 2015	2.330.673,46
	<b>Total Cuenta 441</b>	<b>5.602.259,38</b>
449	Ajuste Cuota obrera Seguridad Social pagada de más en Noviembre 2010.	4,74
558.1	Saldo inicial	9.470,00
	Ajuste cuenta 570900 caja	(623,80)
	Ajuste cuenta 575100 Anticipos de caja fija	2.505,82
	Total 558.1	11.352,02
<b>Total</b>	<b>Total (441+449+558.1)</b>	<b>5.613.616,14</b>

Fuente: Cuentas anuales e información proporcionada por AESA

El saldo de la cuenta 441 "Deudores por ingresos devengados" corresponde a la periodificación al cierre del ejercicio realizada por la Agencia para ajustar al principio del devengo los ingresos de la "tasa de seguridad aérea" y la "tasa de ruta". Esta cuenta no incluye los ingresos derivados de los contratos de hermanamiento que se encontraban pendientes de reconocer y cobrar al 31/12/2015, por importe de 127.077,96 euros, como consecuencia del criterio de caja seguido por AESA en el registro de dichos ingresos. Tampoco incluye los servicios prestados en noviembre y diciembre de 2015 a EASA, que se facturaron en 2016, por importe de 25.433,96 euros (subepígrafe II.2.3.2).

### III. CONCLUSIONES

En este apartado se ponen de manifiesto las conclusiones más relevantes referidas a la gestión de los ingresos de la Agencia obtenidas en la fiscalización.

#### III.1. CONCLUSIONES SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LAS AGENCIAS ESTATALES Y SU FINANCIACIÓN

1. A 31/12/2015, AESA no ha elaborado el Contrato de gestión plurianual previsto en el art. 13 de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos (LAE), y la Comisión de Control que de acuerdo con el art. 12 de esa misma norma debía formalizarse en el seno del Consejo Rector, no se constituyó hasta el 19 de enero de 2016, por lo que no ha podido cumplir con las funciones previstas en el art. 23 del Estatuto, en particular las referidas a la información que sobre el Contrato de gestión y los aspectos relativos a la gestión económico-financiera debe proporcionar al Consejo Rector. No obstante, la página web de la Agencia incluye la información requerida en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (subapartado II.1).
2. Los ingresos de gestión ordinaria de AESA ascendieron a 73.626 miles de euros, de los que el 93,5% provienen de las tasas afectadas a la Agencia. Con carácter general, las tasas se han establecido con arreglo a la Ley, conforme a lo dispuesto en el art. 10 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos. Los procedimientos utilizados para la gestión y recaudación, en general, se adecúan a la normativa de aplicación, los ingresos se canalizan a las cuentas corrientes tituladas a nombre de la Agencia, se registran contable y presupuestariamente conforme al PGCP vigente, los derechos a cobrar están valorados conforme a la normativa de aplicación y se han practicado las correcciones de valor necesarias,

para reflejar el riesgo de insolvencias con respecto al cobro de los derechos registrados (epígrafe II.2.1).

3. Los costes imputados por AESA a la actividad de seguridad aérea en 2015 totalizaron 37,4 millones de euros, mientras que los ingresos recaudados por la “tasa de seguridad aérea” ascendieron a 58,2 millones de euros, correspondientes a 102,2 millones de pasajeros, lo que arroja un superávit de 20,8 millones de euros. Aunque el aumento de 2,2 millones de pasajeros sobre el número de pasajeros estimado en la memoria económica justifica parte del superávit, se concluye que “la tasa de seguridad aérea” no respeta el principio de equivalencia establecido en el art. 7 de la Ley 8/1989, que señala que las tasas tenderán a cubrir el coste del servicio (subepígrafe II.2.1.1).
4. La “tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea” grava 32 hechos imponibles que agrupan 113 tarifas. AESA no ha proporcionado las memorias económico-financieras correspondientes a la creación de esta tasa ni a sus modificaciones posteriores, que prevé el art. 20 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, situación que no ha permitido valorar la justificación de la cuantía de las 113 tarifas que contiene la tasa.

Esta tasa presentó en 2015 un déficit de 8 millones de euros, ya que los costes atribuidos a la misma ascendieron a 10,9 millones de euros frente a unos ingresos de 2,9 millones de euros, incumpléndose el principio de equivalencia. Hay que señalar que los hechos imponibles y las tarifas gravadas por la tasa no han experimentado apenas variación desde su creación en 1997, pese a los cambios normativos introducidos por la normativa europea (subepígrafe II.2.1.1).

5. La Agencia asume las potestades que la LSA atribuye al Ministerio de Fomento en materia sancionadora e inspectora, en los términos establecidos en su Estatuto. Los procedimientos sancionadores por las infracciones administrativas tipificadas en la LSA se inician, bien de oficio por acuerdo de la Dirección de AESA, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otro órgano o denuncia, y su resolución corresponde a la Directora de la Agencia (epígrafe II.2.2).

### III.2. CONCLUSIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS PARA LA GESTIÓN Y RECAUDACIÓN DE LOS INGRESOS DE AESA

6. Los hechos imponibles y las cuantías de la “tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea” no responden a la actividad que en 2015 realizó AESA, como consecuencia de que la regulación de la tasa no ha incorporado los numerosos cambios derivados de la aplicación de la normativa europea, lo que repercute tanto en la aplicabilidad de los hechos imponibles como en el desfase de las cuantías de las diferentes tarifas de la tasa. En particular, se realizan actividades gravadas por la tasa que no se ajustan estrictamente a la denominación de las tarifas contenida en la norma y, por otra parte, algunas actividades sujetas a la tasa pueden encuadrarse en más de una tarifa (subepígrafe II.2.1.3).
7. La “tarifa por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea” (tasa de ruta) es recaudada por la Central Route Charge Office de EUROCONTROL, siendo transferidos a ENAIRE<sup>35</sup> los importes recaudados, quien, a su vez, la liquida a AESA. Los importes que transfiere se realizan conforme a las condiciones establecidas en el “Acuerdo en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y

<sup>35</sup> Anteriormente AENA.

AENA", de 27 de diciembre de 1995, acuerdo anterior a la creación de AESA, que pese a los cambios organizativos y competenciales, no ha sido actualizado y cuyas disposiciones resultan incompatibles con la regulación contenida en la normativa comunitaria.

En 2015, en aplicación del mencionado Acuerdo, ENAIRE descontó a AESA un importe de 1.600.998 euros por vuelos exonerados y 147.724 euros por el déficit de las escuelas de vuelo de SENASA, conceptos sobre los que el Estatuto de AESA no recoge dichas funciones y, en consecuencia, ENAIRE no debería detraer dichos importes. No obstante, hay que señalar que AESA, en 2015, ha recuperado vía tarifa la totalidad de los costes incurridos por su participación en servicios de ruta, incluido en ese coste los descuentos aplicados por ENAIRE (subepígrafe II.2.1.4).

### III.3. CONCLUSIONES SOBRE LA EXISTENCIA DE CONTROLES QUE GARANTICEN LA INTEGRIDAD DE LOS INGRESOS Y SU ADECUADO REGISTRO

8. La norma de creación de la "tasa de seguridad aérea" se limita a señalar los elementos esenciales de la misma: hecho imponible, devengo, sujeto pasivo y cuantía, atribuyendo su gestión y cobro a AESA con la colaboración de los gestores aeroportuarios. Sin embargo, no se ha aprobado normativa o instrucciones posteriores precisando la colaboración de los gestores aeroportuarios. En la práctica los auténticos gestores y recaudadores de la tasa son éstos últimos y en particular AENA S.A. que gestiona la mayoría de los aeropuertos, limitándose AESA a ser mera receptora de la información que le suministra AENA S.A.

AESA no ha realizado sobre la recaudación de la tasa comunicada por AENA en el ejercicio 2015 controles que aseguren su integridad, pero en 2016 se ha realizado un control de calidad sobre la recaudación del periodo enero mayo de 2016 que ha resultado de conformidad.

Al cierre del ejercicio 2015 AENA S.A. había cumplido con lo establecido en las obligaciones de la normativa de la tasa, pero no los gestores aeroportuarios privados, que no la habían liquidado. El importe devengado a 31/12/2015 por la tasa correspondiente a estos gestores aeroportuarios privados se estima en 27.017 euros, de los cuales únicamente se habían registrado como ingresos 16.514 euros (subepígrafe II.2.1.2).

9. La "tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea" es autoliquidable y se devenga cuando se presenta la solicitud que inicia la actividad o el expediente, que no debería realizarse sin que se haya efectuado el pago correspondiente. No hay instrucciones concretas sobre la periodicidad del envío del documento de ingreso de la tasa a la Secretaría General, por lo que las distintas unidades que tramitan expedientes los remiten de forma aleatoria, bien cuando se acumulan un grupo numeroso de documentos, bien mensualmente, o una vez al año. Incluso, algunas unidades no han enviado a Secretaría General el documento correspondiente.

El principal procedimiento de control de la "tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea" consiste en la comprobación, por la división encargada de la realización del servicio, que a la solicitud se acompañen los dos ejemplares del documento de ingreso, debidamente sellado por la entidad bancaria, o con el pertinente justificante en el caso de pagos realizados telemáticamente. Sin embargo, la unidad que presta el servicio no realiza un análisis posterior entre las actividades realizadas y las tasas cobradas.

El procedimiento de control implantado en Secretaría General mediante la aplicación informática de grabación de las tasas no asegura el registro de la totalidad de los ingresos de la tasa 312 ni

su adecuado control, tanto por la falta de integridad de la información contenida en la aplicación, como por la periodicidad con la que se realizan los cruces con la recaudación de la AEAT y los análisis de las discrepancias.

El registro contable de la tasa no se ajusta al principio del devengo, dado que registran los ingresos por la fecha de ingreso de la AEAT y no por la fecha en que se produce el hecho imponible que debe coincidir con el ingreso del sujeto pasivo. Así, los ingresos contabilizados por la "tasa por prestación de servicios o realización de actividades", que en 2015 ascendieron a 2.871.007 euros, no incluyen 409.146 euros de tasas ingresadas por el sujeto pasivo en 2015 pero comunicadas por la AEAT en enero del año siguiente (subepígrafe II.2.1.3).

10. Aunque con carácter general AESA cumple con el procedimiento sancionador, se observa que la falta de integración entre las aplicaciones de la herramienta informática, "Expedientes sancionadores" y "Recursos administrativos", con las que la Agencia gestiona las infracciones no permite realizar un seguimiento ágil y completo de cada expediente sancionador, desde el inicio hasta su finalización. Igualmente, la falta de integración de los diferentes módulos en que se subdivide la aplicación de "Expedientes sancionadores", obliga a la introducción manual en cada módulo de la información sobre los recursos. Todo ello unido a los numerosos trámites sujetos a plazos que el procedimiento exige, incrementa el riesgo de que se produzcan errores.

En 2015 se iniciaron 1.021 expedientes sancionadores de los cuales 966 tuvieron como resultado la imposición de multa, por un importe conjunto de 5.027.273 euros. En general, las declaraciones de caducidad y prescripción son conformes con la normativa. No obstante, un expediente correspondiente a una infracción calificada de leve, a la que se impuso una multa de 12.000 euros, se declaró prescrito el procedimiento sancionador como consecuencia de superar en un día el plazo máximo de 12 meses previsto para las infracciones leves. Por lo que, una mayor diligencia en la gestión podría haber evitado la prescripción.

El criterio seguido por AESA para provisionar el importe de la devolución de ingresos por sanciones no se estima adecuado, al realizarse por el porcentaje que representan las devoluciones sobre la recaudación neta, en vez de sobre la recaudación bruta. En consecuencia, se estima que el importe provisionado a 31/12/2015, que asciende a 1.248.898 euros, está sobrevalorado en 434.352 euros (epígrafe II.2.2).

11. La Agencia recibe "Otros ingresos" por convenios suscritos con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y por su participación en los proyectos de "Hermanamiento" o "Twinning" que se realizan a iniciativa de la Comisión Europea. Los ingresos registrados en 2015 por ambos conceptos ascendieron a 250.762 y 123.448 euros, respectivamente, se ajustan a los convenios y al procedimiento establecido, si bien, dichos importes no incluyen los servicios prestados a EASA en noviembre y diciembre, por 25.434 euros, ni liquidaciones pendientes de cobro de los contratos de hermanamiento, por 127.078 euros (epígrafe II.2.3).
12. Como consecuencia del criterio seguido por AESA en el registro de ingresos, las cuentas de "Deudores por derechos reconocidos. Presupuestos de ingresos corriente" no incluyen derechos pendientes de cobro por importe de, al menos, 473.386 euros, como consecuencia de: el registro de los ingresos de la tasa 312 por la fecha de ingreso de la AEAT, en vez de por la fecha de ingreso del sujeto pasivo, y no realizar al cierre del ejercicio ajustes en aplicación del principio del devengo, por lo que tiene minusvalorado el saldo en 409.146 euros; la infravaloración de la deuda de gestores aeroportuarios privados por importe de 10.503 euros, la falta de inclusión en

los deudores por precios públicos de derechos devengados por 42.026 euros y la infravaloración de 11.711 euros del saldo de los deudores por sanciones (subepígrafe II.3.1.1).

El saldo de la cuenta 441 “Deudores por ingresos devengados”, que a 31/12/2015 ascendía a 5.602.259 euros, corresponde a la periodificación al cierre del ejercicio realizada por la Agencia para ajustar al principio del devengo los ingresos de la “tasa de seguridad aérea” y la “tasa de ruta”. Sin embargo, esta cuenta no incluye los ingresos derivados de los contratos de hermanamiento que se encontraban pendientes de reconocer y cobrar al finalizar el ejercicio, por importe de 127.078 euros, ni los servicios prestados en noviembre y diciembre de 2015 a EASA, que se han facturado en 2016, por importe de 25.434 euros (epígrafe II.3.2).

### III.4. CONCLUSIONES SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS SEGUIDOS PARA EL COBRO DE LOS INGRESOS NO SATISFECHOS EN PLAZO

13. Hasta mediados de 2016 AESA no ha solicitado a AENA S.A. información sobre las liquidaciones de la tasa de seguridad aérea cobradas fuera de plazo y la aplicación del recargo correspondiente, conforme al art. 27 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria. De la información facilitada por AENA, SA, en 2016 se deriva que a 31/12/2015 fueron 61 las liquidaciones cobradas fuera de plazo, por un importe total de 631.879 euros, y que más de la mitad de los retrasos lo fueron por un periodo inferior a 30 días y únicamente el 7% de las liquidaciones retrasó su cobro más de 100 días (subepígrafe II.2.1.2).
14. La mayor parte de las multas impuestas en 2015 y con resolución en ese ejercicio, se han cobrado o se encuentran en periodo voluntario de cobro. Solo el 18% de los derechos reconocidos netos por multas y sanciones del ejercicio corriente se han enviado a apremio. No obstante, el cobro de las multas impuestas a los infractores de nacionalidad extranjera solo es posible cuando el ingreso lo realiza voluntariamente el infractor.

En 2015 AESA ha cancelado deudas pendientes de cobro por sanciones de ejercicios cerrados por importe de 1.445.386 euros, bien por insolvencias o concurso de acreedores (350.043 euros), prescripción conforme a los plazos señalados en el art. 60 de la LSA (836.343 euros), o estimación de recursos interpuestos (259.000). Sin embargo, en numerosos expedientes no se ha formalizado la insolvencia mediante Resolución de la Directora de AESA (epígrafe II.2.2).

### IV. RECOMENDACIONES

1. AESA debería proponer un desarrollo de la regulación de la “tasa de seguridad aérea” que permita definir claramente, por una parte, sus obligaciones como gestora de la tasa y, por otra, las del gestor aeroportuario en su función de colaborador, de forma que se asegure el control íntegro de AESA sobre su recaudación.
2. AESA debería analizar las actividades que está obligada a realizar por la normativa europea, calcular su coste y proponer la modificación normativa de la tasa 312 “Por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea”, para que se ajuste a las actividades que realmente realiza. Además debería implantar un procedimiento de control de ingresos de la tasa 312 que le permita asegurar la integridad de la recaudación. Para ello sería recomendable grabar los datos de la tasa en una aplicación específica de control de tasas, desde el momento en que se presenta la solicitud, y proceder mensualmente a su contraste con

los datos de recaudación de la AEAT, y al subsiguiente análisis y subsanación de las discrepancias.

3. En relación con “la tarifa por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea”, AESA debería establecer un procedimiento que asegure que, como autoridad, supervisa de forma efectiva la base de costes de ENAIRE. Por otra parte, debería proponer la cancelación del Acuerdo en materia económica de 1995, por el que ENAIRE ingresa las cantidades correspondientes a los servicios que AEMET y AESA prestan, puesto que no se adapta a los cambios en la normativa nacional y comunitaria acaecidos desde su adopción, ni tampoco a la nueva realidad de ambas Agencias estatales, que se crean como organismos públicos con personalidad jurídica independiente del Estado y presupuesto propio.
4. AESA debería revisar y actualizar la aplicación informática de gestión de las infracciones y sanciones e integrarla con la información contable, con el fin de que ayude de forma más efectiva al gestor, permita realizar un seguimiento ágil y completo del expediente sancionador, y minimice la posibilidad de cometer errores. Para ello debería considerar la implantación de una aplicación única, que integre las dos aplicaciones actualmente existentes, no parcelada en módulos, y que establezca fases clave del proceso y permita obtener listados de información para su análisis periódico.

Asimismo, para el seguimiento de cobro de las sanciones, sería recomendable que AESA implantara un documento-carta de pago que permitiera identificar de forma automática e inequívoca el ingreso de sanción. Además, sería conveniente que AESA estudiara, a través del Ministerio de Fomento, la posibilidad de una modificación normativa que, al igual que sucede con las disposiciones sobre infracciones de tráfico, estableciera cautelas en orden a asegurar el cobro de las multas impuestas a los infractores de nacionalidad extranjera.

Madrid, 27 de julio de 2017

EL PRESIDENTE

Ramón Álvarez de Miranda García

## ANEXOS

### RELACIÓN DE ANEXOS

---

- ANEXO 1 BALANCE. EJERCICIO 2015 /APARTADO III DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR
- ANEXO 2 CUENTA DE RESULTADO ECONOMICO-PATRIMONIAL / EJERCICIO 2015 / INGRESOS
- ANEXO 3 LIQUIDACION DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS / EJERCICIO 2015
- ANEXO 4 TASA 312. SEGUIMIENTO DE JUSTIFICANTES DE TASAS 2015 QUE NO HAN SIDO INGRESADAS EN ENTIDADES BANCARIAS
- ANEXO 5 TASA 312. DETALLE DE LOS JUSTIFICANTES DE TASAS 2015 NO INGRESADAS POR LA AEAT A AESA
- ANEXO 6 TARIFA A APLICAR POR EL USO DE LA RED DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA: COSTES ESPAÑA 2015

## ANEXO 1

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA BALANCE**  
**Ejercicio 2015 / Apartado III Deudores y otras cuentas a cobrar**  
**(en euros)**

Nº Cuentas	Activo	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014
<b>III Deudores y otras cuentas a cobrar</b>			
43000, 431, (4900)	1. Deudores por operaciones de gestión	6.479.091,13	19.460.473,51
4301, 441, 449, (4901), 5580, 5581, 5584, 5585	2. Otras cuentas a cobrar	5.613.616,14	5.135.363,08
47	3. Administraciones Públicas	52,73	0,00
<b>Total deudores y otras cuentas a cobrar</b>		<b>12.092.760,00</b>	<b>24.595.836,59</b>

Fuente: Cuentas anuales. Ejercicio 2015

## ANEXO 2

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**CUENTA DE RESULTADO ECONOMICO-PATRIMONIAL**  
**Ejercicio 2015 / Ingresos**  
(en euros)

Nº Cuentas	Descripción	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014
<b>1. Ingresos tributarios y cotizaciones sociales</b>		<b>68.819.362,74</b>	<b>63.971.427,02</b>
740	Tasas	68.819.362,74	63.971.427,02
<b>2. Transferencias y subvenciones recibidas</b>		<b>0,00</b>	<b>4.557,43</b>
751	a) Del ejercicio	0,00	4.557,43
<b>3. Ventas netas y prestaciones de servicios</b>		<b>10.520,20</b>	<b>23.495,76</b>
741	b) Prestaciones de servicios	10.520,20	23.495,76
<b>6. Otros ingresos de gestión ordinaria</b>		<b>4.796.125,93</b>	<b>3.296.755,44</b>
777	6. Otros ingresos de gestión ordinaria	4.796.125,93	3.296.755,44
<b>A) Total ingresos de gestión ordinaria</b>		<b>73.626.008,87</b>	<b>67.296.235,65</b>
<b>14. Otras partidas no ordinarias</b>		<b>34.073,55</b>	<b>6.289,41</b>
773	a) Ingresos	34.073,55	6.289,41
<b>15. Ingresos financieros</b>		<b>195.752,92</b>	<b>63.081,11</b>
769	b.2) Otros	195.752,92	63.081,11
<b>20. Deterioro de valor, bajas y enajenaciones de activos y pasivos financieros</b>		<b>226.726,84</b>	<b>898.553,73</b>
7971, (6671), (6971)	b) Otros	226.726,84	898.553,73
<b>Total (1+2+3+6+14+15+20)</b>		<b>74.082.562,18</b>	<b>68.264.159,90</b>

Fuente: Cuentas anuales. Ejercicio 2015

## ANEXO 3

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**LIQUIDACION DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS**  
**Ejercicio 2015**  
**(en euros)**

CAPÍTULO	Previsiones presupuestaria definitivas	Derechos reconocidos	Derechos anulados	Derechos cancelados	Derechos reconocidos netos	Recaudación neta	Derechos pendientes de cobro a 31 de diciembre
<b>3. Tasas, precios públicos y otros ingresos</b>	66.055.000,00	74.062.789,58	322.908,33	17.850,00	73.722.031,25	67.242.940,12	6.479.091,13
<b>5. Ingresos patrimoniales</b>	0,00	4.109,59	0,00	0,00	4.109,59	4.109,59	0,00
<b>8. Activos financieros</b>	8.029.143,16	17.760,43	0,00	0,00	17.760,43	17.760,43	0,00
<b>Total</b>	<b>74.084.143,16</b>	<b>74.084.659,60</b>	<b>322.908,33</b>	<b>17.850,00</b>	<b>73.743.901,27</b>	<b>67.264.810,14</b>	<b>6.479.091,13</b>

Fuente: Cuentas anuales. Ejercicio 2015

## ANEXO 4

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**Tasa 312. Seguimiento de justificantes de tasas 2015 que no han sido ingresadas en**  
**entidades bancarias**  
**(en euros)**

Año	Justificante	Fecha	NIF	Importe	Seguimiento
2015	7913124783462	21/01/2015	40739752J	24,38	(*)
2015	7913124782850	20/01/2015	47363703X	22,43	No procedía el pago de la tasa
2015	7913124784065	22/01/2015	76953242A	22,43	Pagado por el interesado el 27/01/2017 con n.º de justificante 791312119493 0
2015	7913124802240	18/02/2015	44586436Q	14,97	Pagado por el interesado el 28/02/2017 con n.º de justificante 791312496025 5
2015	7913124795380	09/02/2015	70269005A	22,43	(*)
2015	7913124802274	18/02/2015	03869870M	22,43	Pagado por el interesado el 01/02/2017
2015	7913124811480	05/03/2015	72506361b	14,97	(*)
2015	7913124823082	25/03/2015	x8067028p	22,43	Pagado por el interesado el 13/02/2017 a través de la cuenta de tasas para no residentes
2015	7913124817665	16/03/2015	44612059V	22,43	El servicio ha solicitado el pago
2015	7913124832654	10/04/2015	52244528M	22,43	Pagado por el interesado el 20/01/2017 con n.º de justificante 791312520307 6
2015	7913124837590	18/04/2015	49846167S	44,62	Pagado por el interesado el 01/03/2017 con n.º de justificante 791312120817 6
2015	7913124843653	28/04/2015	54051232J	44,62	(*)
2015	7913124828524	06/04/2015	12759991M	24,38	(*)
2015	7913121087961	02/04/2015	22516260L	22,43	No procedía el pago de la tasa
2015	7913124837554	18/04/2015	78994738L	22,43	(*)
2015	7913124837353	17/04/2015	Y0482819V	22,43	Pagada a través de la cuenta de tasas de La Caixa para no residentes
2015	7913124852936	16/05/2015	Y0700468V	22,43	(*)
2015	7913124857181	25/05/2015	48533716J	44,62	(*)
2015	7913124859421	27/05/2015	38116568W	22,43	(*)
2015	7913124871811	22/06/2015	35579861B	22,43	(*)
2015	7913124875056	27/06/2015	78994738L	22,43	(*)
2015	7913124883404	13/07/2015	09701855H	74,74	Pagado por el interesado el 01/12/2016 con n.º de justificante 791312517067 5
2015	7913124881331	08/07/2015	52354461K	74,74	(*)

Año	Justificante	Fecha	NIF	Importe	Seguimiento
2015	7913124888803	24/07/2015	41502147g	22,43	(*)
2015	7913124840022	22/04/2015	19842307T	74,74	Pagado por el interesado el 14/12/2016 con n.º de justificante 791312108833 6
2015	7913124881042	08/07/2015	33414502X	74,74	Pagado por el interesado el 11/11/2016 con n.º de justificante 791312515443 5
2015	7913124891472	31/07/2015	41553512X	22,43	El servicio ha solicitado el pago
2015	7913124881392	08/07/2015	28645789W	48,77	El servicio ha solicitado el pago
2015	7913124893825	07/08/2015	02530340H	22,43	(*)
2015	7913124910880	09/09/2015	47663217H	87,93	El servicio ha solicitado el pago
2015	7913124924381	01/10/2015	X8300596B	87,93	El servicio ha solicitado el pago
2015	7913124822811	18/06/2015	08989242z	29,89	Pagado por el interesado el 25/06/2015 con n.º de justificante 791312487088 3
2015	7913124928195	07/10/2015	A80946320	22,43	El interesado alega que no pudo imprimir el formulario pero que sí pagó. En AESA no consta el ingreso.
2015	7913124960255	01/12/2015	04614056A	14,97	(*)
2015	7913124969906	18/12/2015	X8844141C	22,43	(*)
<b>Total</b>				<b>1.207,18</b>	

Fuente: Elaboración propia

(\*) Secretaria General envió oficio al servicio correspondiente de la Dirección de Seguridad de Aeronaves para que soliciten el pago de la tasa. No se dispone de información posterior

## ANEXO 5

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**Tasa 312. Detalle de los justificantes de tasas 2015 no ingresadas por la AEAT a AESA**  
**(en euros)**

Año	Justificante	Fecha	NIF	Importe	Causa
2015	7913124806045	11/03/2015	B14201503	2.616,26	1
2015	7913124841860	28/04/2015	48341271D	22,43	2
2015	7913120681830	08/04/2015	37256538B	149,49	3
2015	7913120681803	08/04/2015	37256538B	112,13	3
2015	7913124851484	13/05/2015	39355474J	224,25	4
2015	7913120681873	02/07/2015	X0321627H	74,74	3
2015	7913120680430	15/10/2015	25397705R	149,48	3
2015	7913120681855	15/10/2015	25397705R	112,13	3
<b>Total</b>				<b>3.460,91</b>	

Fuente: Elaboración propia

Causas:

- 1: Anulada en el mismo día por el interesado.
- 2: Ingresado en AESA en 2016.
- 3: No consta ingreso en el Banco Popular, presentada denuncia.
- 4: Por error del banco se anuló el justificante 7913124851484 y, en cambio, se liquidó dos veces el 7913124851493.

## ANEXO 6

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**Tarifa a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea: Costes España 2015**  
**(miles de euros)**

Entidades Intervinientes	Costes Determinados 2015 (A)		Ajustes (B)		Costes Totales 2015 (A)+(B)		
	Península y Baleares	Canarias	Península y Baleares	Canarias	Península y Baleares	Canarias	Suma Península, Baleares y Canarias
<b>ENAIRE</b>	514.689	80.501	12.469	(7.686)	527.158	72.815	599.973
<b>AESA</b>	6.498	1.013	213	19	6.711	1.032	7.743
<b>AEMET</b>	31.342	5.383	(6.488)	(2.399)	24.854	2.984	27.838
<b>NSA AEMET</b>	239	37	8	1	247	38	285
<b>Ejército del Aire</b>	25.917	9.924	826	107	26.743	10.031	36.774
<b>NSA Ejército del Aire</b>	1.047	111	28	3	1.075	114	1.189
<b>EUROCONTROL</b>	43.037	1.793	6.782	542	49.819	2.335	52.154
<b>Total</b>	<b>622.769</b>	<b>98.762</b>	<b>13.838</b>	<b>(9.413)</b>	<b>636.607</b>	<b>89.349</b>	<b>725.956</b>

NSA: Autoridad nacional de supervisión.

Ajustes: Desviaciones de inflación o de tráfico y déficits de financiación, anteriores al primer Plan de Evaluación del Rendimiento.

Fuente: Elaboración propia a partir de las Tablas 1 y 2 elaboradas conforme al Reglamento CE 391/2013 y remitidas por AESA a EUROCONTROL.