

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/599 DE LA COMISIÓN**de 15 de abril de 2016****relativa a la coherencia de determinados objetivos incluidos en los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo revisados, presentados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia***[notificada con el número C(2016) 2140]***(Los textos en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, eslovaca, eslovena, española, húngara, italiana, portuguesa y rumanas son los únicos auténticos)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red ⁽²⁾, y en particular su artículo 15, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004, los Estados miembros deben adoptar planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo que fijen objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, garantizando la coherencia con los objetivos de rendimiento para toda la Unión. Asimismo, dicho Reglamento establece que la Comisión debe evaluar la coherencia de esos objetivos sobre la base de los criterios de evaluación previstos en su artículo 11, apartado 6, letra d). Las disposiciones a este respecto se establecen en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013.
- (2) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad aplicables al segundo período de referencia (2015-2019) se adoptaron mediante la Decisión de Ejecución 2014/132/UE de la Comisión ⁽³⁾.
- (3) El 2 de marzo de 2015, la Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2015/347 ⁽⁴⁾ relativa a la incoherencia de determinados objetivos incluidos en los planes de rendimiento iniciales con los objetivos de rendimiento para toda la Unión, en la que también se formulaban recomendaciones para la revisión de dichos objetivos. Los destinatarios de dicha Decisión eran Bélgica, Bulgaria, la República Checa, Alemania, Grecia, España, Francia, Croacia, Italia, Chipre, Luxemburgo, Hungría, Malta, los Países Bajos, Austria, Portugal, Rumanía, Eslovenia y Eslovaquia, a los que se requerían revisiones de los objetivos en los ámbitos clave de rendimiento de la capacidad y la rentabilidad.
- (4) Bélgica, Bulgaria, la República Checa, Alemania, Grecia, España, Francia, Croacia, Italia, Chipre, Luxemburgo, Hungría, Malta, los Países Bajos, Austria, Portugal, Rumanía, Eslovenia y Eslovaquia habían presentado a 2 de julio de 2015 planes nacionales o de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los objetivos de rendimiento revisados. España y Portugal presentaron una modificación del plan de bloque funcional de espacio aéreo con nuevos objetivos de rendimiento revisados el 4 de febrero de 2016.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO L 128 de 9.5.2013, p. 1.

⁽³⁾ Decisión de Ejecución 2014/132/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2014, que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019 (DO L 71 de 12.3.2014, p. 20).

⁽⁴⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2015/347 de la Comisión, de 2 de marzo de 2015, relativa a la incoherencia de determinados objetivos incluidos en los planes a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo presentados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia, y por la que se formulan recomendaciones para la revisión de dichos objetivos (DO L 60 de 4.3.2015, p. 48).

- (5) El organismo de evaluación del rendimiento, cuya misión es asistir a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento con arreglo al artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, presentó a la Comisión su informe de evaluación el 15 de octubre de 2015.
- (6) La evaluación de la coherencia de los objetivos de rendimiento revisados con los objetivos de rendimiento para toda la Unión se ha efectuado aplicando los mismos criterios y métodos de evaluación y métodos utilizados para evaluar los objetivos de rendimiento inicialmente presentados.
- (7) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, se ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros para el retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta, de conformidad con el principio establecido en el anexo IV, punto 4, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, utilizando los valores de referencia de los respectivos bloques funcionales de espacio aéreo para la capacidad, los cuales, una vez aplicados, garantizan el cumplimiento en el conjunto de la Unión del objetivo de rendimiento para toda la Unión, calculado por el gestor de la red y fijado en el Plan de Operaciones de la Red (2014-2018/2019), en su versión más reciente de junio de 2014 («Plan de Operaciones de la Red»). Dicha evaluación ha demostrado que los objetivos revisados presentados por la República Checa, Croacia, Hungría, Austria, Eslovenia y Eslovaquia respecto de FABCE, por España y Portugal respecto de SW FAB, y por Bulgaria y Rumanía respecto de Danube FAB son coherentes con el correspondiente objetivo de rendimiento para toda la Unión.
- (8) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, se han evaluado los objetivos expresados en costes unitarios determinados en ruta presentados por los Estados miembros, de conformidad con los principios establecidos en el anexo IV, punto 5, leído en relación con el punto 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013, tomando en consideración la tendencia de los costes unitarios determinados en ruta durante el segundo período de referencia y durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo (2012-2019), el número de unidades de servicio (previsión de tránsito) y el nivel de costes unitarios determinados en ruta comparado con el de Estados miembros con un entorno operacional y económico similar. Esa evaluación ha demostrado que los objetivos revisados presentados por Austria y Eslovaquia de acuerdo con lo establecido en el plan de rendimiento FABCE revisado, y por Italia de acuerdo con lo establecido en el plan de rendimiento Blue Med FAB revisado son coherentes con el correspondiente objetivo de rendimiento para toda la Unión.
- (9) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos incluidos en los planes de rendimiento revisados presentados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 enumerados en el anexo son coherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución 2014/132/UE respecto del segundo período de referencia.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de España, la República de Croacia, la República Italiana, Hungría, la República de Austria, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia y la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 15 de abril de 2016.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento de la capacidad y la rentabilidad incluidos en los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo revisados, presentados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en ruta, en minutos/vuelo

ESTADO MIEMBRO	Bloque funcional	OBJETIVO DE CAPACIDAD EN RUTA DEL BLOQUE FUNCIONAL				
		2015	2016	2017	2018	2019
República Checa	FAB-CE	0,29	0,29	0,28	0,28	0,27
Croacia						
Hungría						
Austria						
Eslovenia						
Eslovaquia						
Bulgaria	Danubio	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04
Rumanía						
Portugal	SW	0,30	0,31	0,31	0,30	0,30
España						

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Leyenda:

Clave	Punto	Unidades
A	Costes totales determinados en ruta	(en términos nominales y en moneda nacional)
B	Tasa de inflación	(%)
C	Índice de inflación	(100 = 2009)
D	Costes totales determinados en ruta	(en precios reales de 2009 y en moneda nacional)
E	Total de unidades de servicio en ruta	(TSU)
F	Coste unitario determinado (DUC) en ruta	(en precios reales de 2009 y en moneda nacional)

BLUE MED FAB

Zona de tarificación: Italia — Moneda: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
A	674 742 285	693 557 255	711 992 044	710 883 664	707 016 612
B	1,0 %	1,1 %	1,3 %	1,5 %	1,6 %
C	110,8	112,0	113,5	115,2	117,0
D	609 005 804	619 176 790	627 477 336	617 241 895	604 216 765
E	8 557 964	8 866 051	9 207 393	9 553 591	9 897 521
F	71,16	69,84	68,15	64,61	61,05

FAB CE

Zona de tarificación: Austria — Moneda: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
A	188 243 000	194 934 000	204 696 000	209 564 000	207 200 000
B	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
C	114,2	116,1	118,1	120,1	122,1
D	164 901 573	167 908 470	173 369 786	174 525 859	169 672 673
E	2 693 000	2 777 000	2 850 000	2 928 000	3 014 000
F	61,23	60,46	60,83	59,61	56,29

Zona de tarificación: Eslovaquia — Moneda: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
A	59 272 906	61 912 217	62 981 088	66 300 093	67 598 994
B	0,0 %	1,4 %	1,7 %	1,8 %	2,0 %
C	110,3	111,8	113,7	115,7	118,1
D	53 754 368	55 355 807	55 381 628	57 279 434	57 253 112
E	1 078 000	1 126 000	1 186 000	1 250 000	1 312 000
F)	49,86	49,16	46,70	45,82	43,64