

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2022/728 DE LA COMISIÓN

de 13 de abril de 2022

relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Rumanía y Suecia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia y en la que se formulan recomendaciones para la revisión de dichos objetivos

[notificada con el número C(2022) 2283]

(Los textos en lenguas alemana, francesa, griega, inglesa, letona, maltesa, neerlandesa, rumana y sueca 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), párrafo segundo,

Previa consulta al Comité del Cielo Único,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

Contexto

- (1) De conformidad con el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, debe establecerse un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Además, con arreglo al artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ⁽²⁾, los Estados miembros han de establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloque funcional de espacio aéreo (FAB), objetivos de rendimiento vinculantes para cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos objetivos de rendimiento deben ser coherentes con los objetivos a escala de la Unión adoptados por la Comisión para el período de referencia correspondiente. La Comisión es la responsable de evaluar si los objetivos de rendimiento propuestos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (2) Desde el primer trimestre del año civil 2020, la pandemia de COVID-19 ha afectado significativamente al sector del transporte aéreo y ha reducido considerablemente los volúmenes de tránsito aéreo en comparación con los niveles previos a la pandemia, debido a las medidas adoptadas por los Estados miembros y terceros países para contener la pandemia.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 (DO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

- (3) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia (PR3) se establecieron inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión ⁽³⁾. Puesto que estos objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los proyectos de planes de rendimiento para el PR3 presentados posteriormente por los Estados miembros se elaboraron antes del inicio de la pandemia de COVID-19, no tienen en cuenta los importantes cambios que se han producido en la situación del transporte aéreo.
- (4) En respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19 en la prestación de servicios de navegación aérea, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión ⁽⁴⁾ se establecieron, medidas excepcionales para el PR3, que dejan sin efecto las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627, el 2 de junio de 2021, la Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 de la Comisión ⁽⁵⁾, por la que se establecen los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3 en los ámbitos clave de rendimiento en materia de seguridad, medio ambiente, capacidad y rentabilidad.
- (5) Todos los Estados miembros han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento que contienen objetivos de rendimiento locales revisados para el PR3, que se presentaron a la Comisión para su evaluación a más tardar el 1 de octubre de 2021. Después de verificar la integridad de dichos proyectos de planes de rendimiento, la Comisión solicitó a los Estados miembros que presentaran proyectos actualizados de planes de rendimiento a más tardar el 17 de noviembre de 2021. La evaluación de la Comisión incluida en la presente Decisión se basa en los proyectos de planes de rendimiento actualizados presentados por los Estados miembros.
- (6) El organismo de evaluación del rendimiento, que asiste a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, ha presentado a la Comisión un informe que contiene sus recomendaciones sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento para el PR3.

Criterios de evaluación

- (7) De conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos nacionales o los objetivos a escala de bloque funcional de espacio aéreo sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV, punto 1, de dicho Reglamento de Ejecución, y tomando en consideración las circunstancias locales. Para cada uno de los ámbitos clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento asociados, la Comisión ha complementado la evaluación con una revisión de los proyectos de planes de rendimiento en lo referente a los elementos indicados en el anexo IV, punto 2, de dicho Reglamento de Ejecución.
- (8) En cuanto al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea sobre la base de los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos en materia de seguridad respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. La Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento locales en materia de seguridad propuestos por todos los Estados miembros son coherentes con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión, por lo que en la presente Decisión no se recogen conclusiones al respecto.
- (9) En cuanto al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros en lo relativo a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Por consiguiente, los objetivos propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento se han comparado con los correspondientes valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta fijados en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión, de 29 de mayo de 2019, que establece los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al tercer período de referencia, que comienza el 1 de enero de 2020 y finaliza el 31 de diciembre de 2024 (DO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2020, sobre medidas excepcionales para el tercer período de referencia (2020-2024) del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo debido a la pandemia de COVID-19 (DO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

⁽⁵⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 de la Comisión, de 2 de junio de 2021, por la que establecen los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al tercer período de referencia (2020-2024), y se deroga la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 (DO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

- (10) Con respecto al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no fue revisado por la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, habida cuenta de que el plazo para la aplicación de dicho objetivo había expirado y que, por tanto, su aplicación había pasado a ser definitiva, sin dejar ninguna posibilidad de ajuste retroactivo. Por consiguiente, no procedía que los Estados miembros revisaran sus objetivos de rendimiento locales para el año civil 2020 en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente en los proyectos de planes de rendimiento presentados a más tardar el 1 de octubre de 2021. A la luz de estas consideraciones, se evaluó la coherencia de los objetivos de rendimiento locales en materia de medio ambiente con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión con respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024. Sobre esta base, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento locales en materia de medio ambiente propuestos por todos los Estados miembros son coherentes con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión y, por tanto, en la presente Decisión no se recogen conclusiones al respecto.
- (11) En cuanto al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en ruta por vuelo se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Por consiguiente, los objetivos propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento se han comparado con los correspondientes valores de referencia fijados en el Plan de Operaciones de Red. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos de capacidad en ruta, en concreto con un examen de las inversiones importantes previstas y del sistema o los sistemas de incentivos respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (12) Con respecto al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no fue revisado por la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, habida cuenta de que el plazo para la aplicación de dicho objetivo había expirado y que, por tanto, su aplicación había pasado a ser definitiva, sin dejar ninguna posibilidad de ajuste retroactivo. Por consiguiente, no procedía que los Estados miembros revisaran, en los proyectos de planes de rendimiento presentados a más tardar el 1 de octubre de 2021, sus objetivos de rendimiento locales para el año civil 2020 en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad. A la luz de estas consideraciones, se evaluó la coherencia de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión con respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024.
- (13) Además, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad en ruta, en el caso de los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de conformidad con su artículo 1, apartados 3 y 4, la Comisión ha complementado su evaluación con una revisión de los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra b), de dicho Reglamento de Ejecución. En la presente Decisión se recogen las conclusiones sobre los casos en que se determinó que dichos proyectos de objetivos planteaban dudas.
- (14) En cuanto al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros en lo relativo a los costes unitarios determinados para los servicios de navegación aérea de ruta se ha evaluado sobre la base de los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esos criterios consisten en la tendencia del coste unitario determinado a lo largo del PR3, la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a lo largo del segundo período de referencia (PR2) y del PR3 (2015-2024), y la comparación entre el valor de referencia del coste unitario determinado a escala de zona de tarificación y el valor medio de las zonas de tarificación en que los proveedores de servicios de navegación aérea tengan un entorno operativo y económico similar.
- (15) Para los casos en que se concluyó que los objetivos de rentabilidad en ruta eran incoherentes con los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha examinado también, teniendo en cuenta las justificaciones y las pruebas facilitadas en los planes de rendimiento correspondientes, si una divergencia podría considerarse necesaria y apropiada sobre la base del anexo IV, punto 1.4, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, siempre y cuando la divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión se deba exclusivamente a costes determinados adicionales en relación con las medidas necesarias para lograr los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a medidas de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

- (16) La evaluación de los objetivos de rentabilidad en ruta se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales. Se complementó con una revisión de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en concreto de los factores clave y los parámetros en que se basan dichos objetivos especificados en el punto 2.1, letra d), del citado anexo.
- (17) Además, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, en el caso de los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de conformidad con su artículo 1, apartados 3 y 4, la Comisión ha complementado su revisión con la evaluación de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra c), de dicho Reglamento de Ejecución. En la presente Decisión se recogen las conclusiones sobre los casos en que se determinó que dichos proyectos de objetivos planteaban dudas.
- (18) Con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad, la Comisión ha complementado su revisión con una evaluación de los proyectos de sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En este sentido, la Comisión ha analizado si los proyectos de sistemas de incentivos cumplen los requisitos fundamentales establecidos en el artículo 11, apartados 1 y 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En la presente Decisión se recogen las conclusiones sobre los casos en que se determinó que dichos proyectos de sistemas de incentivos planteaban dudas.

Consideraciones específicas sobre la evolución del tránsito

- (19) Según la previsión de base del tránsito elaborada por Statfor en octubre de 2021, el tránsito aéreo a escala de la Unión alcanzará los niveles previos a la pandemia en el transcurso de 2023 y los superará en 2024. No obstante, el nivel de incertidumbre en relación con la evolución del tránsito sigue siendo especialmente elevado, debido a los riesgos relacionados con la evolución de la situación epidemiológica de la COVID-19. La Comisión señala que se espera que la recuperación del tránsito sea desigual entre los Estados miembros.
- (20) En consecuencia, se anticipa que el crecimiento del tránsito previsto en el PR3 en varios Estados miembros sea significativamente inferior al crecimiento medio del tránsito a escala de la Unión y que los volúmenes de tránsito del PR3 se mantengan por debajo de los niveles previos a la pandemia en varios de esos Estados miembros. La Comisión reconoce que esto hace que la consecución de los objetivos de rentabilidad a escala de la Unión sea más difícil para los Estados miembros afectados, y ha tenido en cuenta este aspecto al revisar las circunstancias locales pertinentes para la evaluación de cada proyecto de plan de rendimiento.

CONCLUSIONES SOBRE FABEC

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad: Bélgica y Luxemburgo

- (21) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Bélgica y Luxemburgo para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo, de + 5,7 % anual durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.

- (23) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo durante el PR2 y el PR3, de + 4,0 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (24) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Bélgica y Luxemburgo para el coste unitario determinado de 83,28 EUR, expresado en términos reales a precios de 2017 (EUR2017), es un 13,2 % superior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 73,56 EUR en EUR2017. La Comisión señala que la diferencia es incluso superior durante el PR3, ya que el coste unitario determinado en ruta de Bélgica y Luxemburgo para 2024 supera en un 49,9 % la media del grupo de comparación.
- (25) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (26) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 41 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente estimada con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 92 600 000 EUR en EUR2017.
- (27) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en su proyecto de plan de rendimiento, Bélgica y Luxemburgo hacen referencia a los costes determinados adicionales contraídos por los proveedores de servicios de navegación aérea de ruta skeyes y MUAC durante el PR3 en relación con medidas adoptadas para aumentar la capacidad.
- (28) Por una parte, en el proyecto de plan de rendimiento se hace hincapié en que la complejidad del espacio aéreo de Bélgica y Luxemburgo es un factor que aumenta la carga de trabajo relativa de los controladores del tránsito aéreo y, por tanto, repercute negativamente en la productividad de dichos controladores y en la base de costes en ruta. Bélgica y Luxemburgo explican que este es uno de los principales factores que determinan la desviación con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión.
- (29) Por otra parte, Bélgica y Luxemburgo sostienen que ambos proveedores de servicios de navegación aérea de ruta (PSNA), a saber, skeyes y MUAC, se enfrentan a retos específicos en relación con la provisión de la capacidad adecuada para satisfacer la demanda de tránsito aéreo durante el PR3 y con posterioridad.
- (30) En lo que respecta a skeyes, en el proyecto de plan de rendimiento se indica, en primer lugar, que se espera un elevado número de jubilaciones de controladores de tránsito aéreo durante el PR3 y el cuarto período de referencia (PR4), debido a la actual estructura de edad de la plantilla de controladores de tránsito aéreo.
- (31) Se informa de que la legislación belga aplicable establece que los controladores de tránsito aéreo deben ser retirados del servicio cinco años antes de su fecha de jubilación. Durante esos cinco años, tienen derecho a la jubilación anticipada (conocida como régimen «DISPO») y reciben una remuneración equivalente a entre el 75 y el 85 % de su último salario. Según la información facilitada en el proyecto de plan de rendimiento, actualmente los controladores de tránsito aéreo pasan al régimen DISPO al alcanzar los cincuenta y seis años y está previsto que este límite de edad se eleve a los cincuenta y siete años. A partir de 2025, el 30 % de los controladores de tránsito aéreo operativos alcanzarán la edad de jubilación anticipada durante el PR3, mientras que se prevé que otro 20 % acceda a la jubilación anticipada en el PR4.
- (32) Skeyes tiene previsto contratar y formar a nuevos controladores de tránsito aéreo para sustituir las jubilaciones programadas y ofrecer una capacidad acorde con la demanda de tránsito prevista. De acuerdo con el proyecto de plan de rendimiento, esto supondrá costes adicionales para skeyes, que se imputarán a la base de costes en ruta durante todo el período de referencia, incluidos los costes relacionados con el régimen de jubilación anticipada DISPO.

- (33) Además, en el proyecto de plan de rendimiento se señala que skeyes pretende sustituir su sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) por un sistema único, integrado y armonizado de gestión del espacio aéreo con MUAC y las fuerzas armadas belgas que se considera esencial para facilitar la integración de los servicios de ATM civiles y militares y para mejorar la capacidad y la eficiencia operativa.
- (34) Por lo que se refiere a MUAC, Bélgica y Luxemburgo mencionan el convenio colectivo celebrado en 2019 que, fundamentalmente, tiene por objeto aumentar la disponibilidad de controladores de tránsito aéreo con el fin de mitigar el desajuste entre la disponibilidad de personal y la demanda de tránsito. Las disposiciones en materia de flexibilidad introducidas en el convenio van acompañadas de un aumento de las escalas salariales de casi un 11 %, lo que afecta a la base de costes durante todo el período de referencia.
- (35) Asimismo, se informa de que MUAC incurrirá en costes adicionales durante el PR3 en relación con mejoras específicas de su proceso de análisis posterior a las operaciones y de las herramientas conexas, cuyo objetivo es seguir optimizando la planificación de las operaciones cotidianas.
- (36) La Comisión constató que las divergencias mencionadas en el considerando 26 no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales asociados a las medidas relacionadas con la capacidad, entre ellos los costes vinculados a la contratación y la formación de nuevos controladores de tránsito aéreo y los costes de las inversiones importantes relacionadas con la capacidad. Por tanto, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las divergencias de costes notificadas en relación con las tendencias del coste unitario determinado a escala de la Unión por lo que respecta a Bélgica y Luxemburgo son demasiado significativas para atribuirse exclusivamente a las medidas encaminadas a alcanzar los objetivos de capacidad locales que se han comunicado.
- (37) Por consiguiente, en el caso de Bélgica y Luxemburgo no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (38) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Bélgica y Luxemburgo no han presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Bélgica y Luxemburgo no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (39) En cuanto a los elementos objeto de revisión establecidos en el anexo IV, punto 2.1, letra d), inciso vii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que para el PR3 Bélgica ha implantado una metodología de imputación de costes revisada para distribuir los costes determinados entre los servicios de ruta y de aproximación. Los cambios propuestos se refieren a la imputación de los costes de los servicios de control de aproximación soportados por skeyes y a la imputación de los gastos relacionados con los costes de las autoridades nacionales de supervisión. La Comisión señala que, en particular, los cambios propuestos hacen que el coste de los servicios de control de aproximación se impute íntegramente a la zona de tarificación de ruta.
- (40) La Comisión alberga dudas sobre la conformidad del cambio en la metodología de imputación de costes a que se refiere el considerando 93 con los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letra e), del Reglamento (CE) n.º 550/2004, y en el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. La Comisión analizará en mayor medida los elementos conexos en la fase de evaluación del proyecto de plan de rendimiento revisado de FABEC en relación con el proveedor de servicios de navegación aérea considerado.
- (41) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 21 a 40, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de FABEC para la zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación: Bélgica

- (42) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Bélgica de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

- (43) En primer lugar, al comparar la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta para el PR3, la Comisión ha concluido que la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de la zona de tarificación de aproximación de Bélgica, de + 6,3 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Bélgica durante el PR3, de + 5,7 %.
- (44) En segundo lugar, la Comisión observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Bélgica, de + 6,3 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de + 0,5 %.
- (45) En tercer lugar, al comparar los proyectos de objetivos nacionales para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con el rendimiento de aeropuertos similares para el PR3, la Comisión observa que se estima que el coste unitario determinado del aeropuerto de Bruselas se sitúa bastante por encima de la mediana del coste unitario determinado del grupo de comparación pertinente.
- (46) Por consiguiente, la Comisión considera que Bélgica debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja el proyecto de objetivos para el coste unitario determinado de aproximación para el PR3.

Revisión de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 como complemento de la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad por parte de la Comisión: FABEC

- (47) Por lo que respecta a los elementos objeto de revisión establecidos en el anexo IV, punto 2.1, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el proyecto de sistema de incentivos para la capacidad en ruta propuesto en el proyecto de plan de rendimiento de FABEC incluye una ventaja financiera máxima equivalente a la desventaja financiera máxima, siendo en ambos casos del 0,5 % de los costes determinados.
- (48) Sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión alberga serias dudas sobre si la desventaja financiera máxima propuesta, del 0,5 % de los costes determinados, tendría una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (49) En cuanto a los sistemas de incentivos para la capacidad de aproximación propuestos para las zonas de tarificación de aproximación de Bélgica, Francia y Países Bajos, la Comisión alberga dudas sobre si las desventajas financieras máximas propuestas, que en todos esos sistemas de incentivos representan el 0,5 % de los costes determinados, tendrían una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (50) En lo que atañe al sistema de incentivos para la capacidad de aproximación propuesto para la zona de tarificación de aproximación de Luxemburgo, la Comisión alberga dudas sobre si la desventaja financiera máxima propuesta, del 0,25 % de los costes determinados, tendría una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (51) Por consiguiente, en lo relativo al proyecto de plan de rendimiento presentado por FABEC, Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo y Países Bajos deben revisar sus proyectos de sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta, de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas se fijen a un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo que, a juicio de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.
- (52) Además, por lo que respecta al proyecto de plan de rendimiento presentado por FABEC, Bélgica, Francia, Luxemburgo y Países Bajos deben revisar sus proyectos de sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad de aproximación, de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas se fijen a un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo que, a juicio de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES SOBRE GRECIA

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad

- (53) Los proyectos de objetivos de capacidad propuestos por Grecia, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo, y los valores de referencia nacionales correspondientes para el PR3 fijados en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 son los siguientes:

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Grecia, en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,32	0,26	0,20	0,20
Valores de referencia para Grecia, en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) La Comisión constata que los proyectos de objetivos de capacidad propuestos por Grecia para los años civiles 2021 a 2024 son superiores a los valores de referencia nacionales correspondientes fijados en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021. En este sentido, la mayor divergencia de los proyectos de objetivos de capacidad con respecto a los valores de referencia nacionales correspondientes se observa para el año civil 2021.
- (55) La Comisión observa que las medidas de aumento de la capacidad descritas en el proyecto de plan de rendimiento solo incluyen una parte de las medidas que se habían establecido en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021. Estas medidas incluyen inversiones importantes en la mejora de la infraestructura de ATM, la contratación de un total de setenta equivalentes en tiempo completo como controladores de tránsito aéreo del centro de control de área durante el año civil 2022, así como medidas de reestructuración del espacio aéreo.
- (56) No obstante, la Comisión observa que varias medidas pertinentes de aumento de la capacidad que figuran en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 no aparecen en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Grecia, lo que puede dar lugar a un déficit de capacidad durante los años civiles 2023 y 2024. Atendiendo a la información presentada por Grecia, tampoco está claro cómo se gestionará el aumento significativo del número de controladores de tránsito aéreo, así como la formación posterior en el puesto de trabajo a partir del año civil 2022, respondiendo al mismo tiempo a la creciente demanda de capacidad.
- (57) Teniendo en cuenta que los proyectos de objetivos de capacidad de Grecia son superiores a los valores de referencia nacionales correspondientes durante el período 2021-2024, por lo que respecta al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, parece que las medidas propuestas serán insuficientes para satisfacer la demanda de tránsito prevista, en particular a la luz del crecimiento del tránsito previsto hacia el final del PR3 como parte de la recuperación del tránsito aéreo tras el impacto de la pandemia de COVID-19.
- (58) Grecia afirma en su proyecto de plan de rendimiento que los objetivos para los años civiles 2021 a 2024 no pudieron fijarse en consonancia con los valores de referencia incluidos en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 debido a la recuperación más optimista del tránsito aéreo incluida en la previsión de tránsito de Statfor de octubre de 2021. Grecia afirma además que los objetivos propuestos reflejan este cambio de las hipótesis de tránsito y, por lo tanto, se apartan de los valores de referencia.
- (59) Sin embargo, teniendo en cuenta los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV, punto 1.3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión considera que la información y las pruebas facilitadas por Grecia en su proyecto de plan de rendimiento, incluidas las relativas a las circunstancias locales pertinentes, no justifican las divergencias considerables propuestas para los objetivos de capacidad en ruta con respecto a los valores de referencia correspondientes.
- (60) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 53 a 59, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (61) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de capacidad de aproximación de Grecia, de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (62) En concreto, la Comisión ha constatado que, al comparar a nivel aeroportuario los proyectos de objetivos nacionales en lo relativo al retraso ATFM medio a la llegada con el rendimiento de aeropuertos similares, se espera que el aeropuerto de Atenas sufra retrasos ATFM superiores a los previstos para aeropuertos similares.
- (63) Por consiguiente, la Comisión considera que Grecia debe justificar en mayor medida los objetivos de capacidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación.

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (64) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Grecia son los siguientes:

<i>En route charging zone of Greece</i>	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Grecia, de + 9,1 % durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (66) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Grecia durante el PR2 y el PR3, de + 0,5 %, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (67) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Grecia para el coste unitario determinado, de 23,20 EUR en EUR2017, es un 18,9 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 28,59 EUR en EUR2017. Sin embargo, la Comisión señala que se prevé que el coste unitario determinado en ruta de Grecia supere la media del grupo de comparación durante el PR3, con una diferencia de + 8,7 % observada con respecto al año civil 2024.
- (68) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (69) En lo relativo al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que la diferencia estimada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta del PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 54 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a 31 000 000 EUR en EUR2017.

- (70) En el proyecto de plan de rendimiento, Grecia indica que se prevé un aumento significativo del número de controladores de tránsito aéreo operativos en el centro de control de área de Atenas durante el PR3, lo que se traduce en un total de setenta y un equivalentes en tiempo completo adicionales en 2024 en comparación con 2019. Además, está previsto realizar varias inversiones importantes en relación con los sistemas de ATM y de vigilancia hacia el final del período de referencia, que tendrán un impacto significativo en los costes a partir del año 2022. En el proyecto de plan de rendimiento, Grecia afirma que el coste de amortización correspondiente se ha compensado con los importes imputados en exceso en el PR2 en relación con las inversiones retrasadas en activos fijos.
- (71) La Comisión señala que el asesoramiento aportado por el organismo de evaluación del rendimiento apunta a la existencia de ambigüedades e incoherencias en cuanto al conjunto general de medidas presentadas por Grecia en relación con la implementación de sus objetivos de capacidad locales, lo que lleva al organismo a preguntarse si dichas medidas efectivamente se llevarán a cabo y, por tanto, si tendrán el impacto esperado. Cabe señalar también que, en su proyecto de plan de rendimiento, Grecia no ha detallado ni cuantificado los costes adicionales relacionados con la formación y la contratación de nuevos controladores de tránsito aéreo. A falta de información fundamentada sobre estos costes, la Comisión estima que las dos divergencias mencionadas en el considerando 69 son demasiado significativas para justificar que puedan atribuirse exclusivamente a las medidas destinadas a alcanzar los objetivos de capacidad locales.
- (72) Además, es preciso señalar que, por los motivos descritos en los considerandos 53 a 59 de la presente Decisión, se ha concluido que los proyectos de objetivos de capacidad fijados por Grecia son incoherentes con los objetivos a escala de la Unión correspondientes. En ausencia de objetivos de capacidad que se consideren coherentes, la Comisión estima que en esta fase no es posible concluir la evaluación del criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 respecto de Grecia, ya que es posible que se modifiquen las medidas previstas necesarias para alcanzar los objetivos de capacidad en el marco de la revisión de los objetivos de capacidad que debe llevarse a cabo.
- (73) Por consiguiente, en el caso de Grecia no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (74) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Grecia no ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Grecia no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (75) Además, la revisión de los factores clave y los parámetros a los que se refiere el anexo IV, punto 2.1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en los que se basan los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, ha dado lugar a las conclusiones que se exponen a continuación por lo que respecta a la base de costes propuesta de Grecia para el PR3.
- (76) La Comisión observa que, por primera vez, en la base de costes en ruta de Grecia en el PR3 se han añadido los costes determinados relacionados con la búsqueda y el salvamento. Estos costes dan lugar a un aumento considerable de los costes determinados en ruta y ascienden a aproximadamente el 9 % de la base de costes en ruta de 2020 y en torno al 5 % del total de la base de costes en ruta de 2024. En su proyecto de plan de rendimiento revisado, Grecia debe aportar más justificaciones en cuanto a la admisibilidad y proporcionalidad de los costes determinados correspondientes y a su imputación distribuida entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, así como entre los servicios de navegación aérea y otros sectores pertinentes.
- (77) Además, la Comisión toma nota de la creación de una nueva autoridad nacional de supervisión, cuya organización es independiente de la del proveedor de servicios de navegación aérea, lo que se asocia a un aumento de los costes de supervisión. Habida cuenta de la magnitud de los costes adicionales correspondientes, Grecia debe explicar en mayor medida las hipótesis y los factores de costes subyacentes que figuran en su proyecto de plan de rendimiento revisado.
- (78) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 64 a 77, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (79) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Grecia de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (80) Además, observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Grecia, de + 6,8 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de – 3,9 %.
- (81) Por consiguiente, la Comisión considera que Grecia debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja el proyecto de objetivos para el coste unitario determinado de aproximación para el PR3.

Revisión de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 como complemento de la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad por parte de la Comisión

- (82) Por lo que respecta a los elementos objeto de revisión establecidos en el anexo IV, punto 2.1, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que tanto el sistema de incentivos para la capacidad en ruta como el sistema de incentivos para la capacidad de aproximación propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia contemplan una desventaja financiera máxima del 0,50 % de los costes determinados en ruta y del 0,60 % para los de aproximación, y una ventaja financiera máxima del 0,10 % de los costes determinados en ruta y del 0,30 % para los de aproximación.
- (83) Por lo que a dichos sistemas de incentivos se refiere, y sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión alberga serias dudas sobre si la desventaja financiera máxima propuesta, del 0,50 % y el 0,60 % de los costes determinados en ruta y de aproximación, respectivamente, tendría una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (84) Por consiguiente, Grecia debe revisar sus proyectos de sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta y de aproximación, de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas se fijen a un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo que, a juicio de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES SOBRE CHIPRE

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad

- (85) Los proyectos de objetivos de capacidad propuestos por Chipre, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo, y los valores de referencia nacionales correspondientes para el PR3 fijados en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 son los siguientes:

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Chipre, en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,10	0,30	0,40	0,30
Valores de referencia para Chipre, en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) La Comisión constata que los proyectos de objetivos de capacidad propuestos por Chipre para los años civiles 2021 a 2024 son superiores a los valores de referencia nacionales correspondientes fijados en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021. En este sentido, la mayor divergencia de los proyectos de objetivos de capacidad con respecto a los valores de referencia nacionales correspondientes se observa para el año civil 2024, seguida de los objetivos para 2023 y 2022, respectivamente.

- (87) La Comisión observa que las medidas de aumento de la capacidad descritas en el proyecto de plan de rendimiento incluyen algunas de las medidas que se han establecido en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021. Estas medidas incluyen el refuerzo de la dotación de personal del proveedor de servicios de tránsito aéreo, inversiones importantes en la modernización de la infraestructura de ATM y medidas de reestructuración del espacio aéreo. Además, en lo relativo a la dotación de personal, se prevé que el número de controladores de tránsito aéreo en servicio en el centro de control de área de Nicosia aumente en veintidós equivalentes en tiempo completo durante el PR3.
- (88) No obstante, la Comisión observa que varias medidas pertinentes de aumento de la capacidad que figuran en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 no están incluidas en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Chipre, a saber, la mejora de las técnicas de gestión de capacidad y afluencia del tránsito aéreo, la transición al nuevo centro de control de área y un proyecto de excelencia operativa.
- (89) Habida cuenta de que los proyectos de objetivos de capacidad de Chipre son superiores a los valores de referencia nacionales correspondientes durante los tres últimos años civiles del PR3, con respecto al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, parece que las medidas propuestas serán insuficientes para satisfacer la demanda de tránsito prevista, en particular a la luz de la previsión de crecimiento del tránsito durante el PR3.
- (90) En su proyecto de plan de rendimiento, Chipre afirma que no podrían fijarse objetivos más ambiciosos debido a las medidas de reducción de costes adoptadas para alcanzar los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, así como a la evolución de la situación geopolítica, que afecta significativamente a la prestación de servicios de navegación aérea.
- (91) Sin embargo, teniendo en cuenta los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV, punto 1.3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión considera que la información y las pruebas facilitadas por Chipre en su proyecto de plan de rendimiento, entre ellas las relativas a las circunstancias locales pertinentes, no justifican las divergencias considerables propuestas para los objetivos de capacidad en ruta con respecto a los valores de referencia correspondientes.
- (92) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 85 a 91, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Chipre deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad.

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (93) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Chipre son los siguientes:

<i>En route charging zone of Cyprus</i>	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Por lo que respecta al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Chipre, de + 4,9 % durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (95) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Chipre durante el PR2 y el PR3, de - 0,2 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (96) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Chipre para el coste unitario determinado, de 26,61 EUR en EUR2017, es un 4,7 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 27,91 EUR en EUR2017. No obstante, la Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Chipre es un 6,0 % superior a la media del grupo de comparación respecto del año 2024.

- (97) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (98) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento de Chipre y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 10 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 6 000 000 EUR en EUR2017.
- (99) En lo relativo al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que Chipre ha indicado en su proyecto de plan de rendimiento que las divergencias de costes con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión y a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión se deben a medidas necesarias para lograr los objetivos de capacidad, en particular el refuerzo de la dotación de personal y la modernización del sistema de ATM existente, con vistas a permitir la explotación de sectores de ATC adicionales. El proyecto de plan de rendimiento indica que está previsto que durante el PR3 entren en servicio controladores de tránsito aéreo adicionales, de tal manera que se prevé que el número total de controladores de tránsito aéreo operativos alcance los cien equivalentes en tiempo completo en 2024, frente a los setenta y tres equivalentes en tiempo completo en 2019. Sin embargo, la Comisión observa que en su proyecto de plan de rendimiento Chipre no ha cuantificado el impacto previsto en términos de costes de las medidas presentadas en relación con la consecución de los objetivos de capacidad locales.
- (100) Cabe señalar que, por los motivos descritos en los considerandos 85 a 91, se ha concluido que los proyectos de objetivos de capacidad fijados por Chipre son incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes. En ausencia de objetivos de capacidad que se consideren coherentes, la Comisión estima que en esta fase no es posible concluir la evaluación relacionada con el criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 respecto de Chipre, ya que es posible que las medidas previstas necesarias para alcanzar los objetivos de capacidad se modifiquen de conformidad con la revisión de los objetivos de capacidad que debe llevarse a cabo.
- (101) En cuanto al criterio especificado en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, debe señalarse que en su proyecto de plan de rendimiento Chipre hace referencia a una medida de reestructuración prevista consistente en establecer una nueva entidad empresarial para la prestación de servicios de navegación aérea en el país. Chipre señala que prevé costes de reestructuración relacionados con dicha medida, pero también pone de relieve que en el momento en que se elaboró el proyecto de plan de rendimiento no fue posible estimar dichos costes. Por tanto, el proyecto de plan de rendimiento no contiene ninguna justificación ni información detallada que permitan a la Comisión evaluar la aplicabilidad del criterio recogido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), respecto de la medida notificada. Por consiguiente, en el caso de Chipre no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (102) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 93 a 101, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Chipre deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

CONCLUSIONES SOBRE LETONIA

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (103) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Letonia para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Letonia	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Letonia, de + 3,3 % anual durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (105) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Letonia durante el PR2 y el PR3, de - 0,4 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (106) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Letonia para el coste unitario determinado, de 23,61 EUR en EUR2017, es un 17,2 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 28,51 EUR en EUR2017. La Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Letonia para 2024 seguirá siendo un 15 % inferior a la media del grupo de comparación.
- (107) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (108) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento de Letonia y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 2 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 2 000 000 EUR en EUR2017.
- (109) Con respecto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que en su proyecto de plan de rendimiento Letonia recoge determinadas medidas adoptadas por el proveedor de servicios de navegación aérea (LGS) con el fin de alcanzar los objetivos de capacidad locales.
- (110) La Comisión observa que, tras la aplicación de medidas de reducción de costes en 2020 y 2021, LGS tiene la intención de aumentar sus costes de personal y de amortización en los años restantes del PR3, con vistas a adaptarse a la recuperación del tránsito prevista entre 2022 y 2024 y a mitigar el aumento de la carga de trabajo provocado por el desvío de las rutas en torno al espacio aéreo bielorruso.
- (111) En relación con las medidas de dotación de personal, la Comisión toma nota de que LGS tiene previsto aumentar el número de controladores de tránsito aéreo en ruta operativos durante el PR3 en nueve equivalentes en tiempo completo en 2020-2021 y uno en 2022-2024. Se reconoce que el proveedor de servicios de navegación aérea estableció este programa de formación de controladores de tránsito aéreo antes de la pandemia, con el fin de dar respuesta al crecimiento previsto del tránsito y evitar futuros retrasos ATFM en ruta como los experimentados en el PR2.
- (112) En relación con la política de remuneración, la Comisión observa que, a partir de 2022, LGS tiene previsto recuperar algunas de sus obligaciones con los empleados, incluido un aumento acordado del salario bruto del 8 % que se había suspendido temporalmente durante la crisis. Además, Letonia espera que se produzcan aumentos salariales adicionales gracias a un aumento general del salario medio nacional.
- (113) En relación con las inversiones previstas en activos fijos, la Comisión observa que LGS tiene previsto reanudar diversos proyectos de inversión en el PR3, en función de los resultados financieros de LGS y de la recuperación real del tránsito. La Comisión observa que se espera que los costes de amortización de las cuatro «nuevas inversiones importantes» y «otras nuevas inversiones» notificadas por LGS aumenten considerablemente en 2023. No obstante, la contribución de estas inversiones a la provisión de capacidad en el futuro no está justificada en el proyecto de plan de rendimiento de Letonia.
- (114) La Comisión reconoce que el empleo de controladores de tránsito aéreo adicionales y la reanudación de las inversiones en activos fijos destinadas a aumentar la capacidad podrían ser razones válidas para apartarse de las tendencias del coste unitario determinado a escala de la Unión con el fin de suministrar la capacidad necesaria a largo plazo. Sin embargo, la Comisión no pudo determinar, sobre la base de la información contenida en el proyecto de plan de rendimiento de Letonia, que el aumento indicado de los salarios del personal fuera una medida necesaria y proporcionada para alcanzar los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad y que pudiera aducirse dicho aumento para justificar una divergencia respecto de las tendencias del coste unitario determinado a escala de la Unión.

- (115) Además, la Comisión ha constatado, sobre la base de la evaluación del organismo de evaluación del rendimiento, que el coste del capital propuesto por Letonia muestra una anomalía con respecto a la rentabilidad prevista de los fondos propios, que no se ha fijado en un nivel proporcional a la exposición al riesgo financiero del proveedor de servicios de navegación aérea. Esto hace que el coste del capital durante el PR3 sea aproximadamente 1 500 000 EUR superior al riesgo financiero incurrido como resultado del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito. Este exceso no puede justificarse en relación con el logro de objetivos de capacidad.
- (116) En consecuencia, la Comisión considera que Letonia no ha demostrado adecuadamente que las divergencias mencionadas en el considerando 108 puedan atribuirse exclusivamente a los costes determinados adicionales relacionados con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento locales en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad. Por consiguiente, en el caso de Letonia no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (117) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Letonia no ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Letonia no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (118) Además, la revisión de los factores clave y los parámetros a los que se refiere el anexo IV, punto 2.1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en los que se basan los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, ha dado lugar a las conclusiones que se exponen a continuación en relación con los costes de las pensiones y los valores de referencia para 2014 y 2019.
- (119) En primer lugar, la Comisión observa que, a partir de 2020, Letonia imputa una parte de su base de costes a la región de información de vuelo de Vilna correspondiente a los costes de los servicios de ATM y de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) prestados en la ruta NINTA-ADAXA. Sin embargo, el proyecto de plan de rendimiento de Letonia indica valores de referencia que son iguales a los costes reales de 2014 y 2019, respectivamente, sin deducir los costes relacionados con la ruta NINTA-ADAXA. Sobre la base del asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión considera que los ajustes de los valores de referencia de costes y tránsito de 2014 y 2019 de Letonia son necesarios para que esos valores sean comparables con los costes determinados en el PR3 y permitan una evaluación precisa de los objetivos de rentabilidad del PR3 de Letonia.
- (120) En segundo lugar, atendiendo al asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión estima que Letonia debe evaluar nuevamente o justificar mejor los costes determinados propuestos en relación con las pensiones, ya que la parte proporcional de dichos costes parece anormalmente elevada en relación con la totalidad de la base de costes.
- (121) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 103 a 120, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Letonia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

CONCLUSIONES SOBRE MALTA

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (122) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Malta para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Malta	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Malta, de + 2,0 % anual durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (124) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Malta durante el PR2 y el PR3, de + 1,6 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (125) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Malta para el coste unitario determinado, de 22,98 EUR en EUR2017, es un 19,7 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 28,64 EUR en EUR2017. La Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Malta para 2024 seguirá siendo un 22,1 % inferior a la media del grupo de comparación.
- (126) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (127) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento de Malta y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 1 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 5 800 000 EUR en EUR2017.
- (128) Con respecto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Malta ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento determinadas medidas e inversiones en relación con la consecución de los objetivos de capacidad.
- (129) Concretamente, la Comisión observa que, de aquí a 2024, MATSA tiene previsto contratar a cuatro especialistas técnicos como personal especialista en electrónica para los servicios de tránsito aéreo y a cinco controladores de tránsito aéreo. Sin embargo, los nuevos controladores de tránsito aéreo comenzarán con una habilitación de torre, por lo que se prevé que, en un principio, los costes de personal correspondientes se imputen mayoritariamente a los servicios de navegación aérea de aproximación. La Comisión también señala que, a partir de 2023, MATSA prevé aumentar las remuneraciones del personal tras una congelación salarial de dos años pactada mediante convenio colectivo con su personal con el fin de ahorrar costes durante la pandemia.
- (130) La Comisión observa que MATSA tiene previsto aumentar otros gastos de explotación con el fin de mejorar la competencia del personal y proporcionar formación para permitir la provisión de capacidad en el futuro. Asimismo, la Comisión observa que MATSA alega que el aumento de las primas de seguros y la inflación también son factores clave que determinan otros gastos de explotación adicionales.
- (131) El organismo de evaluación del rendimiento informa de que MATSA tiene previsto aumentar significativamente sus costes de amortización durante el PR3. Sin embargo, la Comisión no recibió pruebas de que el aumento de los costes de amortización pueda justificarse por las medidas relacionadas con la capacidad, ya que el proyecto de plan de rendimiento de Malta no contiene información detallada sobre la contribución a la capacidad de las nuevas inversiones previstas en el PR3.
- (132) La Comisión considera que un aumento del personal del proveedor de servicios de navegación aérea para adecuarse a la capacidad prevista en el futuro podría ser una razón válida para una divergencia con arreglo al anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 con respecto a Malta. No obstante, debido a la falta de información en el proyecto de plan de rendimiento, la Comisión no ha podido determinar si los aumentos de los salarios del personal y las inversiones en activos fijos previstas que se han notificado son necesarios y apropiados con vistas a alcanzar los objetivos de capacidad locales y, por ende, si podrían aducirse para justificar una divergencia respecto de las tendencias del coste unitario determinado a escala de la Unión.
- (133) En consecuencia, la Comisión considera que Malta no ha demostrado adecuadamente que las divergencias mencionadas en los considerandos 128 a 132 puedan atribuirse exclusivamente a los costes determinados adicionales relacionados con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento locales en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad. Por consiguiente, en el caso de Malta no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

- (134) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Malta no ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Malta no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (135) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 122 a 134, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Malta deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (136) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Malta de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (137) En primer lugar, al comparar la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta para el PR3, la Comisión ha concluido que la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de la zona de tarificación de aproximación de Malta, de + 4,3 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Malta durante el PR3, de + 2,0 %.
- (138) En segundo lugar, la Comisión observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Malta, de + 4,3 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de + 0,6 %.
- (139) Por consiguiente, la Comisión considera que Malta debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja el proyecto de objetivos para el coste unitario determinado de aproximación para el PR3.

CONCLUSIONES SOBRE RUMANÍA

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (140) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Rumanía para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Rumanía	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Rumanía, de + 2,9 % anual durante el PR3, tiene una evolución peor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (142) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Rumanía durante el PR2 y el PR3, de + 0,6 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (143) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Rumanía para el coste unitario determinado, de 34,03 EUR en EUR2017, es un 14,6 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 39,84 EUR en EUR2017. La Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Rumanía para 2024 seguirá siendo un 9,0 % inferior a la media del grupo de comparación.

- (144) Por otra parte, se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (145) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR3 es de aproximadamente 15 000 000 EUR en EUR2017, mientras que la divergencia correspondiente con respecto a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 32 000 000 EUR en EUR2017.
- (146) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que Rumanía informa en su proyecto de plan de rendimiento que el proveedor de servicios de navegación aérea de ruta, a saber, ROMATSA, asumirá costes determinados adicionales durante el PR3 con el fin de aplicar medidas destinadas a alcanzar los objetivos de capacidad locales. Las medidas aducidas por Rumanía afectan principalmente a los costes de personal y de formación, seguidos de los costes de inversión.
- (147) La Comisión observa que ROMATSA tiene previsto incurrir en costes adicionales de personal y otros gastos de explotación para contratar y formar nuevos controladores de tránsito aéreo en ruta. Según Rumanía, el plan de contratación y formación propuesto está justificado por la necesidad de cubrir un gran número de vacantes por jubilación programadas que se prevé que alcancen su punto máximo en el PR4. Rumanía señala que el plan comenzará ya en el PR3, habida cuenta de que se tarda entre tres y cinco años en formar a un controlador de tránsito aéreo con todas las licencias correspondientes. Sin embargo, el organismo de evaluación del rendimiento consideró que el nivel de los costes asociados al plan de contratación debía fundamentarse y justificarse en mayor medida, teniendo en cuenta su elevado nivel. Sobre la base del asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión considera que ROMATSA debe, en particular, proporcionar más explicaciones sobre cómo se han calculado los costes de personal y formación por cada equivalente en tiempo completo.
- (148) En relación con los costes de inversión, la Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento de Rumanía recoge la necesidad de incurrir en costes de capital y costes de amortización adicionales para ejecutar los siguientes proyectos: la fase 1 de la etapa 1 del sistema de ATM (que comenzó en el PR2 y se amortiza a partir de 2020) y la fase 2 de la etapa 1 (que comenzó en el PR2 y se amortiza a partir de 2022), la herramienta de evaluación y complejidad del tránsito, cuya incorporación está prevista para 2024, y el contrato de servicios de enlace de datos.
- (149) Por lo que se refiere a los costes del sistema de ATM, en su informe de seguimiento del PR2, el organismo de evaluación del rendimiento había constatado que los gastos de capital para la fase 2 de la etapa 1 previstos para el PR2 no se habían realizado durante todo el período de referencia, y que los costes de inversión reales totales eran significativamente inferiores a los indicados en el plan de rendimiento para el PR2. En términos generales, el organismo de evaluación del rendimiento calcula que en el PR2 los usuarios del espacio aéreo han financiado 32 500 000 EUR para inversiones que no se han materializado, y se desconoce si este importe se reembolsará a dichos usuarios. Por consiguiente, el organismo de evaluación del rendimiento llegó a la conclusión de que los costes adicionales alegados por Rumanía como divergencia para alcanzar sus objetivos de capacidad locales en ruta durante el PR3 no están justificados.
- (150) Cabe señalar que, sobre la base de la evaluación del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión ha determinado que el coste del capital propuesto por Rumanía no se ha fijado en un nivel proporcional al coste eficiente del nivel de capital. Esto hace que el coste del capital durante el PR3 sea 16 000 000 EUR superior al riesgo financiero incurrido como resultado del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito. Este exceso no puede justificarse en relación con el logro de objetivos de capacidad.
- (151) En vista de las consideraciones expuestas en los considerandos (146) a (150) y teniendo en cuenta el asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión concluye que en el caso de Rumanía no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (152) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Rumanía no ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Rumanía no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).

- (153) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (140) a (152), los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Rumanía deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (154) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Rumanía de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (155) En primer lugar, al comparar la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta para el PR3, la Comisión ha concluido que la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de la zona de tarificación de aproximación de Rumanía, de + 4,3 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Rumanía durante el PR3, de + 2,9 %.
- (156) En segundo lugar, la Comisión observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Rumanía, de + 4,3 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de - 3,1 %.
- (157) Por consiguiente, la Comisión considera que Rumanía debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja el proyecto de objetivos para el coste unitario determinado de aproximación para el PR3.

Revisión de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 como complemento de la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad por parte de la Comisión

- (158) Por lo que respecta a los elementos objeto de revisión establecidos en el anexo IV, punto 2.1, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el sistema de incentivos para la capacidad de aproximación propuesto en el proyecto de plan de rendimiento de Rumanía incluye una desventaja financiera máxima del 0,50 % de los costes determinados y una ventaja financiera máxima del 0,50 % de los costes determinados.
- (159) Por lo que al sistema de incentivos de aproximación se refiere, y sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión alberga serias dudas sobre si la desventaja financiera máxima propuesta, del 0,50 % de los costes determinados, tendría una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (160) Por consiguiente, Rumanía debe revisar su proyecto de sistema de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad de aproximación, de modo que la desventaja financiera máxima derivada de dicho sistema se fije a un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo que, a juicio de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES SOBRE SUECIA

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

- (161) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Suecia para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Suecia	2014 Valor de referencia	2019 Valor de referencia	2020-2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,-,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Suecia, de + 0,2 % anual durante el PR3, tiene una evolución mejor que la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, de + 1,0 %.
- (163) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Suecia durante el PR2 y el PR3, de + 1,0 % anual, tiene una evolución peor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, de - 1,3 %.
- (164) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Suecia para el coste unitario determinado, de 58,87 EUR en EUR2017, es un 31,6 % superior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 44,74 EUR en EUR2017. La Comisión señala que la diferencia es incluso superior durante el PR3, ya que el coste unitario determinado en ruta de Suecia para 2024 supera en un 41,8 % la media del grupo de comparación.
- (165) Se debe examinar si las divergencias observadas anteriormente con respecto a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras b), y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 podrían considerarse necesarias y apropiadas con arreglo al punto 1.4, letra d), de dicho anexo.
- (166) La Comisión observa que la diferencia calculada por el organismo de evaluación del rendimiento entre los costes determinados en ruta para el PR3 notificados en el proyecto de plan de rendimiento de Suecia y los costes determinados que habría que asumir para alcanzar la tendencia a largo plazo a escala de la Unión asciende a alrededor de 43 000 000 EUR en EUR2017.
- (167) Con respecto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que, en su proyecto de plan de rendimiento, Suecia presenta varias medidas referentes a la consecución de los objetivos de capacidad locales.
- (168) En particular, la Comisión observa que el principal proveedor de servicios de navegación aérea de ruta, a saber, LfV, tiene previsto formar a nuevos controladores de tránsito aéreo para cubrir las próximas jubilaciones en los años restantes del PR3. Suecia informa de un aumento neto previsto durante el PR3 de catorce controladores de tránsito aéreo equivalentes en tiempo completo en el centro de control de área de Malmö y de catorce controladores de tránsito aéreo equivalentes en tiempo completo en el centro de control de área de Estocolmo. Sin embargo, la Comisión señala que en su proyecto de plan de rendimiento Suecia no ha cuantificado el impacto previsto de esas medidas de personal en los costes.
- (169) La Comisión observa que, además de los costes de personal, Suecia informa de que la mayor inversión importante nueva de LfV es la «ampliación de los servicios de torre de control remota» en Estocolmo y cuatro aeropuertos conectados (Kiruna, Umeå, Östersund y Malmö). Los costes determinados de la «ampliación de los servicios de torre de control remota» ascienden al 11 % del total de los costes determinados de las inversiones durante el PR3. La Comisión observa que, en general, las torres de control remotas son inversiones que prestan servicios de tránsito aéreo en los aeropuertos y que, por lo tanto, en principio deben imputarse principalmente a los servicios de aproximación. Sin embargo, el proyecto de plan de rendimiento de Suecia imputa el 75 % de los costes de la «ampliación de los servicios de torre de control remota» a los servicios de ruta sin justificar el alcance geográfico y la naturaleza de los servicios. Asimismo, la Comisión también observa que los usuarios del espacio aéreo cuestionaron la justificación económica de esta inversión durante las consultas que se realizaron. La Comisión considera que Suecia debe revisar o desarrollar en mayor medida la justificación económica y la imputación de costes de esta inversión, y responder a las inquietudes expresadas por los usuarios del espacio aéreo.
- (170) La Comisión señala que el resto de las nuevas inversiones previstas por Suecia suponen el 33 % de los costes totales determinados de las inversiones durante el PR3. El proyecto de plan de rendimiento de Suecia menciona que el resto de las nuevas inversiones consisten en sustituciones o mejoras relacionadas con los sistemas de comunicación, la radio, las ayudas a la navegación, así como los sistemas de respaldo y apoyo para los servicios de tránsito aéreo. No obstante, la Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento de Suecia no proporciona información sobre cómo estas otras nuevas inversiones contribuirán a alcanzar los objetivos de capacidad locales.
- (171) A la luz de las consideraciones expuestas en los considerandos 167 a 170, la Comisión considera que Suecia no ha demostrado adecuadamente que la divergencia mencionada en el considerando 166 pueda atribuirse exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad. Por consiguiente, en el caso de Suecia no se cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

- (172) En cuanto al criterio recogido en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso ii), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, basta señalar que Suecia no ha presentado en su proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión. Por consiguiente, en el caso de Suecia no se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii).
- (173) Además, la revisión de los factores clave y los parámetros a los que se refiere el anexo IV, punto 2.1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en los que se basan los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, ha dado lugar a las conclusiones que se exponen a continuación en relación con la base de costes, el coste del capital y las pensiones para 2019.
- (174) La Comisión observa que Suecia propone ajustar el valor de referencia de 2019 para contabilizar la introducción de tres nuevos aeropuertos en el sistema de tasas de ruta a partir de 2020. El organismo de evaluación del rendimiento señala que la mayor parte de este ajuste se refiere al aeropuerto de las Montañas Escandinavas, en el que el proveedor de servicios de navegación aérea SDATS presta servicios de control del tránsito aéreo. El proyecto de plan de rendimiento indica que numerosos aeropuertos suecos prestan servicios de ruta. Suecia indica que permitir que los aeropuertos presten servicios de ruta y de aproximación es más rentable porque las zonas de maniobras de aproximación de los aeropuertos suecos son grandes y están geográficamente espaciadas.
- (175) El proyecto de plan de rendimiento de Suecia indica que la introducción de los tres nuevos aeropuertos en el régimen de ruta no transfiere responsabilidades ni costes entre los proveedores de servicios de navegación aérea que ya forman parte de dicho régimen. El organismo de evaluación del rendimiento constató que este ajuste no se explica claramente en el proyecto de plan de rendimiento de Suecia.
- (176) Sobre la base del asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión considera que Suecia debe volver a evaluar el importe de las tasas que propone cobrar como rentabilidad de los fondos propios dentro del coste del capital correspondiente a LFV. El organismo de evaluación del rendimiento calcula que, durante el PR3, el coste del capital notificado se sitúa 1 300 000 EUR por encima del coste eficiente del capital. En concreto, la Comisión y el organismo de evaluación del rendimiento observan que la horquilla del coste de los fondos propios propuesto por Suecia para LFV, que oscila entre el 0,7 y el 1,9 %, es superior al coste de los fondos propios permitido por el Gobierno sueco para LFV, que asciende al 0,0 %. La Comisión observa que el coste del capital propuesto para LFV incluye una rentabilidad de los fondos propios de varios aeropuertos suecos que prestan servicios de ruta. La Comisión considera que Suecia debe aclarar y justificar la introducción de estos aeropuertos en todas las partidas de costes de LFV, o bien revisar la información presentada en consecuencia.
- (177) Sobre la base del asesoramiento del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión considera que Suecia debe volver a evaluar los costes de las pensiones propuestos. El organismo de evaluación del rendimiento constató que la proporción media de los costes de las pensiones de LFV durante el PR3 es significativamente superior a la media de la Unión. También constató que las cotizaciones asociadas al régimen público de pensiones se incorporan a los costes de personal como costes de seguridad social y no a los costes de las pensiones que figuran por separado en los cuadros de notificación. El organismo de evaluación del rendimiento indica que los costes de las pensiones también están consignados en el coste del capital, ya que los importes pendientes de cobro relacionados con los costes de pensiones de períodos de referencia anteriores se incorporan a la base de activos. El organismo de evaluación del rendimiento concluye que la falta de transparencia en las hipótesis sobre el régimen de prestaciones definidas podría convertirse en un problema para la verificación de los costes del PR3 exentos. La Comisión considera que Suecia debe notificar de forma transparente los costes de las pensiones en la línea específica correspondiente de los cuadros de notificación.
- (178) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos 161 a 177, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Suecia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (179) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Suecia de conformidad con el anexo IV, punto 2.1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (180) En primer lugar, al comparar la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta para el PR3, la Comisión ha concluido que la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de la zona de tarificación de aproximación de Suecia, de + 0,9 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Suecia durante el PR3, de + 0,2 %.

- (181) En segundo lugar, la Comisión observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Suecia, de + 0,9 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de - 5,8 %.
- (182) En tercer lugar, al comparar los proyectos de objetivos nacionales para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con el rendimiento de aeropuertos similares para el PR3, la Comisión observa que se estima que el coste unitario determinado del aeropuerto de Estocolmo-Arlanda se sitúa ligeramente por encima de la mediana del coste unitario determinado del grupo de comparación pertinente.
- (183) Por consiguiente, la Comisión considera que Suecia debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones anteriores, o bien revisar a la baja el proyecto de objetivos para el coste unitario determinado de aproximación para el PR3.

CONCLUSIONES

- (184) Sobre la base de la evaluación expuesta en los considerandos (21) a (183), la Comisión ha llegado a la conclusión de que los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Rumanía y Suecia contienen determinados objetivos de rendimiento que no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.
- (185) De conformidad con el artículo 14, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, los Estados miembros en cuestión deben presentar a la Comisión sus proyectos de planes de rendimiento revisados en un plazo de tres meses desde la fecha de adopción de la presente Decisión, tomando en consideración las recomendaciones realizadas por la Comisión.
- (186) Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo y Países Bajos, que, junto con Suiza, elaboraron y presentaron un proyecto de plan de rendimiento para el PR3 a escala de bloque funcional de espacio aéreo, deben presentar conjuntamente un proyecto revisado de plan de rendimiento para FABEC en el que se aborden las recomendaciones recogidas en la presente Decisión.
- (187) La Comisión evaluará posteriormente los proyectos de planes de rendimiento revisados en su totalidad siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 y, como resultado de dicha evaluación, podrá adoptar una postura sobre los proyectos de objetivos de rendimiento y sobre otros elementos de los planes de rendimiento para los que no se han presentado objeciones en la presente Decisión.
- (188) Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, deben aplicarse con carácter provisional los objetivos contenidos en la versión más reciente de los proyectos de planes de rendimiento hasta que la Comisión tome una decisión sobre la coherencia de los objetivos de rendimiento o de los objetivos de rendimiento revisados, tras lo que el Estado o Estados miembros en cuestión deben adoptar su plan de rendimiento definitivo.
- (189) En cuanto al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, el artículo 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 ha conferido carácter retroactivo a los objetivos incluidos en el plan de rendimiento definitivo. Como resultado, cualquier diferencia en términos de ingresos debido a la aplicación de la tarifa o tarifas unitarias calculadas con arreglo al proyecto de plan de rendimiento, en lugar de la tarifa o tarifas unitarias calculadas sobre la base del plan de rendimiento definitivo, se solucionará mediante los ajustes de las tarifas unitarias correspondientes durante el PR3, sujetos asimismo a las medidas excepcionales para dicho período de referencia establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627. Por consiguiente, la Comisión no llegará a una conclusión sobre la conformidad de las tarifas unitarias con el artículo 29, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 hasta que se hayan adoptado los planes de rendimiento definitivos.
- (190) La Comisión observa que algunos Estados miembros han expresado su intención de incluir partidas de costes relacionadas con la detección de drones en los aeropuertos en sus bases de costes del PR3. Sobre la base de los elementos recogidos en los proyectos de planes de rendimiento, no ha sido posible determinar con precisión en qué medida los Estados miembros han introducido dichos costes determinados en sus bases de costes del PR3 y, cuando se han incluido dichos costes, en qué medida se incurre en ellos debido a la prestación de servicios de navegación aérea y, por tanto, podrían considerarse admisibles con arreglo al sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación. Los servicios de la Comisión han enviado una solicitud de información específica a todos los Estados miembros para recabar la información pertinente y seguirán examinando los costes notificados en concepto de detección de drones en los aeropuertos en el contexto de la verificación de la conformidad de la tarifa unitaria. La presente Decisión se entiende sin perjuicio de las constataciones y conclusiones de la Comisión sobre el tema de los costes de detección de drones.

(191) En respuesta a la agresión militar de Rusia contra Ucrania, que comenzó el 24 de febrero de 2022, la Unión ha adoptado medidas restrictivas por las que se prohíbe que las aeronaves operadas por compañías aéreas rusas, las aeronaves matriculadas en Rusia y las aeronaves no matriculadas en Rusia pero que pertenezcan, sean fletadas o estén de otro modo bajo el control de personas físicas o jurídicas, entidades u organismos rusos aterricen en el territorio de la Unión, despeguen desde este o lo sobrevuelen. Estas medidas están provocando una reducción del tránsito aéreo en el espacio aéreo sobre el territorio de la Unión. Sin embargo, no se espera que el impacto a escala de la Unión sea comparable a la reducción del tránsito aéreo resultante del brote de la pandemia de COVID-19 en marzo de 2020. Por consiguiente, procede mantener las medidas y procesos existentes para la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el PR3. Al revisar sus objetivos de rendimiento locales como parte de los proyectos de planes de rendimiento revisados, los Estados miembros destinatarios de la presente Decisión deben tener debidamente en cuenta los efectos operativos y financieros de los cambios pertinentes en el tránsito.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Rumanía y Suecia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 y recogidos en el anexo de la presente Decisión son incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia (PR3) establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891.

Artículo 2

Grecia y Chipre revisarán a la baja sus proyectos de objetivos de capacidad en ruta, expresados en minutos de retraso medio por vuelo en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo en ruta.

Los Estados miembros en cuestión subsanarán las divergencias observadas entre los proyectos de objetivos de capacidad presentados y los valores de referencia correspondientes fijados en el Plan de Operaciones de Red de septiembre de 2021 para los años civiles 2022, 2023 y 2024 del PR3, con el fin de adaptarse a la demanda de tránsito anticipada. En aquellos casos en que el Plan de Operaciones de Red recomiende medidas específicas para mejorar el rendimiento en términos de capacidad, se tendrán en cuenta dichas medidas a la hora de revisar los objetivos de rendimiento.

Artículo 3

Bélgica, Grecia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Rumanía y Suecia revisarán a la baja los proyectos de objetivos de rentabilidad fijados para sus zonas de tarificación de ruta, expresados como coste unitario determinado.

Al revisar sus proyectos de objetivos de rentabilidad, todos los Estados miembros afectados deberán:

- a) garantizar que los objetivos de rentabilidad revisados sean coherentes tanto con la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión como con la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión;
- b) reducir en consecuencia el nivel de los costes determinados, al menos con respecto al año civil 2024;
- c) utilizar las previsiones de tránsito más recientes, expresadas en unidades de servicio, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando la Comisión haya constatado en la presente Decisión que el valor de referencia de la zona de tarificación de ruta pertinente cumple el criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, el Estado miembro de que se trate velará por que los objetivos de rentabilidad revisados sean coherentes, como mínimo, con la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o con la tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de la Unión.

Cuando en su proyecto de plan de rendimiento revisado un Estado miembro aduzca una divergencia con arreglo al anexo IV, punto 1.4, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, se asegurará de que dicha divergencia se respalde con información y justificaciones adecuadas.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son el Reino de Bélgica, la República Federal de Alemania, la República Helénica, la República Francesa, la República de Chipre, la República de Letonia, el Gran Ducado de Luxemburgo, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, Rumanía y el Reino de Suecia.

Hecho en Bruselas, el 13 de abril de 2022

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en los planes nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 considerados incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia

1. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE FABEC

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	2014 Valor de referencia	2019 Valor de referencia	2020-2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE GRECIA

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo en ruta, en minutos por vuelo

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Grecia	0,32	0,26	0,20	0,20
Valores de referencia para Grecia	0,10	0,14	0,15	0,15

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Grecia	2014 Valor de referencia	2019 Valor de referencia	2020-2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE CHIPRE

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo en ruta, en minutos por vuelo

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Chipre	0,10	0,30	0,40	0,30
Valores de referencia para Chipre	0,10	0,16	0,15	0,15

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Chipre	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE LETONIA

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Letonia	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE MALTA

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Malta	2014 Valor de referen- cia	2019 Valor de referen- cia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE RUMANÍA

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Rumanía	2014 Valor de referencia	2019 Valor de referencia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE SUECIA

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Suecia	2014 Valor de referencia	2019 Valor de referencia	2020- 2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR