

DECISIÓN (UE) 2023/177 DE LA COMISIÓN
de 14 de diciembre de 2022

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Alemania 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

[notificada con el número C(2022) 9233]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(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 (el «Reglamento marco») ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),

Visto el 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 ⁽²⁾, y en particular su artículo 15, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

- (1) Con arreglo al artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», por sus siglas en inglés), planes de rendimiento que incluyan objetivos de rendimiento vinculantes, respecto a 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.
- (2) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes al tercer período de referencia se establecieron originalmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión ⁽³⁾. Dado que dichos objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los proyectos de planes de rendimiento para el tercer período de referencia presentados por los Estados miembros posteriormente en octubre de 2019 se elaboraron antes del estallido de la pandemia de COVID-19 en marzo de 2020, no tuvieron en cuenta la considerable reducción del tráfico aéreo debido a las medidas adoptadas por los Estados miembros y terceros países para contener la pandemia.
- (3) En respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19 en la prestación de servicios de navegación aérea se establecieron, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión ⁽⁴⁾, medidas excepcionales para el tercer período de referencia, que dejan sin efecto las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. La Comisión adoptó, el 2 de junio de 2021, 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 tercer período de referencia. Sobre esta base, en octubre de 2021, los Estados miembros presentaron a la Comisión proyectos de planes de rendimiento que contenían objetivos revisados de rendimiento a nivel local para el tercer período de referencia.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO L 56 de 25.2.2019, p. 1.

⁽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).

- (4) El 13 de abril de 2022, la Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾, dirigida a Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Rumanía y Suecia. En dicha Decisión se establecía que, con respecto al proyecto de plan de rendimiento establecido a escala de bloque funcional de espacio aéreo por la República Federal de Alemania («Alemania»), junto con Bélgica, Francia, Luxemburgo y Países Bajos («proyecto de plan de rendimiento del FABEC»), los objetivos de rendimiento de rentabilidad en ruta para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo no eran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, y formuló recomendaciones para la revisión de dichos objetivos. La Decisión de Ejecución (UE) 2022/728 no incluía constataciones sobre los objetivos de rendimiento aplicables a los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo de Alemania.
- (5) En respuesta a la guerra de agresión 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 compañías aéreas rusas, toda aeronave matriculada en Rusia y toda aeronave no matriculada en Rusia pero que pertenezca, sea fletada o esté 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 restrictivas y las contramedidas adoptadas por Rusia han dado lugar a cambios en el tráfico aéreo en el espacio aéreo europeo. Algunos Estados miembros se han visto gravemente afectados por una reducción significativa del número de sobrevuelos en el espacio aéreo bajo su responsabilidad. Sin embargo, a escala de la Unión, el impacto observado en el número de vuelos ha sido limitado en contraste con la fuerte reducción del tráfico aéreo en toda Europa como consecuencia del inicio de la pandemia de COVID-19.
- (6) El 13 de julio de 2022, Alemania, junto con Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos, presentó a la Comisión un proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC para el tercer período de referencia.
- (7) El 24 de octubre de 2022, la Comisión concluyó que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad revisados propuestos para la zona de tarificación en ruta de Bélgica y Luxemburgo siguen suscitando dudas en cuanto a su coherencia con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Por consiguiente, la Comisión inició el examen pormenorizado con arreglo al artículo 15, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 con respecto a esos objetivos de rendimiento, incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC presentado el 13 de julio de 2022. La Comisión notificó a Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo y los Países Bajos mediante su Decisión (UE) 2022/2255 ⁽⁷⁾.
- (8) El 3 de noviembre de 2022, Alemania informó a la Comisión de que se habían retirado del proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC y le presentó un proyecto revisado de plan de rendimiento para el tercer período de referencia establecido a nivel nacional («el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento»). El proyecto revisado de plan nacional de rendimiento mantiene los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo de Alemania al nivel establecido en el proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC presentado el 13 de julio de 2022. De hecho, el proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC no generó beneficios ni sinergias adicionales para Alemania. El proyecto revisado de plan nacional de rendimiento no menciona ningún impacto negativo derivado de la interrupción de las actividades de planificación del rendimiento y de fijación de objetivos a nivel del FABEC.
- (9) 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 su evaluación del proyecto revisado de plan nacional de rendimiento.

⁽⁶⁾ 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 (DO L 135 de 12.5.2022, p. 4).

⁽⁷⁾ Decisión (UE) 2022/2255 de la Comisión, de 24 de octubre de 2022, sobre el inicio del examen pormenorizado de determinados objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento para el tercer período de referencia presentado a escala de bloque funcional de espacio aéreo por Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 297 de 17.11.2022, p. 71).

- (10) De conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión, teniendo en cuenta las circunstancias locales, ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento locales contenidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento. En relación con cada uno de los ámbitos clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento asociados, la Comisión ha completado su evaluación con una revisión de los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (11) Las previsiones de base del tránsito publicadas en junio de 2022 por el Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol tienen en cuenta el cambio de circunstancias en el tránsito aéreo en el espacio aéreo europeo tras la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. Sobre la base de estas previsiones, la Comisión observa que no se espera que Alemania experimente grandes cambios en los flujos de tráfico aéreo durante el tercer período de referencia como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. Por tanto, ese cambio de circunstancias no afecta directamente a los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC ni a la evaluación de dichos objetivos por parte de la Comisión en lo que respecta a su coherencia con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.
- (12) Alemania conviene excepcionalmente en renunciar a sus derechos derivados del artículo 342 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el artículo 3 del Reglamento 1/1958 ⁽⁸⁾, y en que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad

- (13) En lo que respecta a la seguridad, uno de los ámbitos clave de rendimiento, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento presentado por Alemania en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea («PSNA») con arreglo al punto 1.1 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (14) Los objetivos de rendimiento a nivel local en materia de seguridad propuestos por Alemania en lo relativo a la eficacia de la gestión de la seguridad, desglosados por objetivo de gestión de la seguridad y expresados como nivel de ejecución, son los siguientes:

Alemania	Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (AESA)				
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	Objetivo de gestión de la seguridad	2022	2023	2024	Objetivos a escala de la Unión (2024)
DFS	Política y objetivos de seguridad	C	C	C	C
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	D	D	D
	Garantía de la seguridad	B	C	C	C
	Fomento de la seguridad	C	C	C	C
	Cultura de la seguridad	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Reglamento n.º 1 por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea (DO 17 de 6.10.1958, p. 385/58).

- (15) Los objetivos de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Alemania para el PSNA, a saber, Deutsche Flugsicherung (DFS), son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.
- (16) La Comisión observa que el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento establece medidas relativas a DFS para la consecución de los objetivos de seguridad a nivel local, como encuestas y campañas periódicas sobre la cultura de la seguridad, actualizaciones periódicas del plan de seguridad del PSNA y un proceso específico de gestión de los cambios.
- (17) Por tanto, a la luz de los considerandos 14, 15 y 16, y teniendo en cuenta que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 deben alcanzarse antes de que termine el último año del tercer período de referencia, a saber, 2024, debe considerarse que los objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad incluidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente

- (18) En cuanto al medio ambiente, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos presentados por Alemania respecto a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado con arreglo al punto 1.2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, se han comparado los objetivos propuestos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento con los valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta pertinentes establecidos en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas (ERNIP) disponible el 2 de junio de 2021, fecha de adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados para el tercer período de referencia.
- (19) En lo que respecta al año 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente, que se había establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, antes de la pandemia de COVID-19, no se revisó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, en la medida en que había expirado el plazo para la aplicación de dicho objetivo y que, por tanto, su ejecución había pasado a ser definitiva, sin posibilidad de ajuste retroactivo. Del mismo modo, no es posible modificar retroactivamente, en los proyectos revisados de planes de rendimiento, los objetivos de rendimiento a nivel local en materia de medio ambiente para el año 2021 fijados por los Estados miembros en los proyectos de planes de rendimiento presentados en octubre de 2021. Por consiguiente, solo debe evaluarse la coherencia de los objetivos de rendimiento a nivel local en materia de medio ambiente con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión respecto a los años 2022, 2023 y 2024.
- (20) Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente propuestos por Alemania y los valores de referencia nacionales correspondientes para el tercer período de referencia del ERNIP, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, son los siguientes:

Alemania	2022	2023	2024
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente , expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Valores de referencia	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) La Comisión observa que los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Alemania son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada uno de los años siguientes: 2022, 2023 y 2024.
- (22) La Comisión observa que, en su proyecto revisado de plan nacional de rendimiento, Alemania ha presentado diversas medidas para la consecución de los objetivos medioambientales a nivel local, entre las que cabe citar las operaciones de rutas libres transfronterizas con seis países vecinos, así como la eliminación de las restricciones de ruta y los límites máximos de los niveles de vuelo. La Comisión invita además a Alemania a aplicar todas las medidas recomendadas del ERNIP para mejorar las trayectorias en ruta.

- (23) Por tanto, a la luz de los considerandos 20, 21 y 22, debe considerarse que los objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente incluidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad

- (24) En cuanto a la capacidad, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos presentados por Alemania en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM») en ruta por vuelo se ha evaluado con arreglo al punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, se han comparado los objetivos propuestos en el proyecto revisado de plan de rendimiento con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de Red disponible el 2 de junio de 2021, fecha de adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados para el tercer período de referencia.
- (25) En lo que respecta al año 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, que se había establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, antes de la pandemia de COVID-19, no se revisó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, en la medida en que había expirado el plazo para la aplicación de dicho objetivo y que, por tanto, su ejecución había pasado a ser definitiva, sin posibilidad de ajuste retroactivo. Del mismo modo, no es posible modificar retroactivamente, en los proyectos revisados de planes de rendimiento, los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a nivel local para el año 2021 fijados por los Estados miembros en los proyectos de planes de rendimiento presentados en octubre de 2021. Por consiguiente, solo debe evaluarse la coherencia de los objetivos de rendimiento a nivel local en materia de capacidad con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión respecto a los años 2022, 2023 y 2024.
- (26) Los objetivos de capacidad en ruta propuestos por Alemania para el tercer período de referencia, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia que se fijaron en el Plan de Operaciones de Red son los siguientes:

Alemania	2022	2023	2024
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,27	0,27	0,27
Valores de referencia	0,27	0,27	0,27

- (27) La Comisión observa que los objetivos en materia de capacidad propuestos por Alemania son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada uno de los años siguientes: 2022, 2023 y 2024.
- (28) La Comisión señala que en su proyecto revisado de plan nacional de rendimiento Alemania ha presentado medidas para la consecución de los objetivos de capacidad en ruta a nivel local. Entre estas medidas cabe citar una mejora técnica del sistema de gestión del tránsito aéreo, la reestructuración del espacio aéreo, la mejora de la coordinación civil-militar, el aumento del número de equivalentes a tiempo completo de controladores de tránsito aéreo, una mayor flexibilidad de los turnos para el control del tránsito aéreo e iniciativas transfronterizas para mejorar la interoperabilidad y la eficiencia operativa.
- (29) Por tanto, a la luz de los considerandos 26, 27 y 28, debe considerarse que los objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad incluidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

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

- (30) En lo que respecta a los aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, tal como se establece en el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento, la Comisión ha complementado su evaluación de los objetivos de capacidad en ruta con la revisión de los objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el punto 2.1, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Se constató que dichos objetivos no suscitaban preocupación con respecto a Alemania.

Evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad

- (31) La Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos en materia de rentabilidad propuestos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento con arreglo a los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (32) Los objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Alemania para el tercer período de referencia son los siguientes:

Zona de tarificación en ruta de Alemania	Valor de referencia de 2014	Valor de referencia de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) En cuanto al punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado («CUD») en ruta a nivel de zona de tarificación, del + -2,4 % durante el tercer período de referencia, tiene una evolución mejor que la tendencia a escala de la Unión, del + 1,0 % durante ese mismo período.
- (34) En cuanto al punto 1.4, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del CUD en ruta a nivel de zona de tarificación, del - 3,8 % durante el segundo y el tercer período de referencia, tiene una evolución mejor que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión, del - 1,3 % durante ese mismo período.
- (35) En cuanto al punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Alemania para el CUD de 66,01 EUR, expresado en precios de 2017 («EUR2017»), es un 13,2 % superior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 58,33 EUR en EUR2017.
- (36) Es evidente que Alemania, por un margen significativo, tiene una evolución mejor que la tendencia del CUD a escala de la Unión durante el tercer período de referencia y la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión. Además, el CUD de Alemania en 2024 es inferior a los valores de referencia de 2014 y 2019, lo que demuestra que se logran mejoras efectivas de la rentabilidad a medio y largo plazo. Por consiguiente, la Comisión considera que, en el caso de Alemania, la diferencia entre el valor de referencia y el valor medio del grupo de comparación mencionada en el considerando (35) no impide que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad sean coherentes con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.
- (37) Por tanto, a la luz de los considerandos 31 a 36, debe considerarse que los objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad incluidos en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

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

- (38) En lo que respecta a los aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, tal como se establece en el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento, la Comisión ha complementado su evaluación de los objetivos de rentabilidad en ruta con la revisión de los objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el punto 2.1, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Se constató que dichos objetivos no suscitaban preocupación con respecto a Alemania.

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 objetivos de capacidad por parte de la Comisión

- (39) Con arreglo a lo dispuesto en el punto 2.1, letra f), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación de los objetivos de capacidad con una revisión de los sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En ese sentido, la Comisión ha examinado si los sistemas de incentivos propuestos cumplen los requisitos fundamentales establecidos en el artículo 11, apartados 1 y 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (40) En la Decisión de Ejecución (UE) 2022/728, la Comisión concluyó que Alemania debía revisar su sistema de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta de manera que la desventaja financiera máxima derivada de dicho sistema de incentivos se fije en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo. La Comisión observa que Alemania no ha introducido cambios en sus sistemas de incentivos en comparación con el proyecto de plan de rendimiento del FABEC presentado en 2021 y el proyecto revisado de plan de rendimiento del FABEC presentado el 13 de julio de 2022.
- (41) Por tanto, a la luz del considerando (40), la Comisión concluye que el sistema de incentivos para la capacidad en ruta establecido en el proyecto revisado de plan nacional de rendimiento sigue siendo motivo de preocupación. Por consiguiente, la Comisión reitera su opinión de que Alemania debe revisar, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, su sistema de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta, de manera que la desventaja financiera máxima derivada de dicho sistema de incentivos se fije en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal como se exige expresamente en el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo cual, en opinión de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES

- (42) A la luz de todo lo anterior, la Comisión concluye que los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Alemania son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Alemania el 3 de noviembre de 2022 con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, y que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 2022.

Por la Comisión
Adina-Ioana VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Alemania de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD**Eficacia de la gestión de la seguridad**

Alemania	Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA			
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	Objetivo de gestión de la seguridad	2022	2023	2024
DFS	Política y objetivos de seguridad	C	C	C
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	D	D
	Garantía de la seguridad	B	C	C
	Fomento de la seguridad	C	C	C
	Cultura de la seguridad	C	C	C

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE**Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real**

Alemania	2022	2023	2024
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente , expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	2,30 %	2,30 %	2,30 %

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE CAPACIDAD**Retraso ATFM medio en ruta en minutos por vuelo**

Alemania	2022	2023	2024
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad , expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,27	0,27	0,27

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE RENTABILIDAD**Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea en ruta**

Zona de tarificación en ruta de Alemania	Valor de referencia de 2014	Valor de referencia de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de rentabilidad en ruta , expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR