



2025/1039

23.5.2025

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/1039 DE LA COMISIÓN

de 16 de mayo de 2025

relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Suiza 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 cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación del Cielo Único Europeo

[notificada con el número C(2025) 2923]

(Los textos en lenguas alemana, francesa e italiana son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo ⁽¹⁾,

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) ⁽²⁾, y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo segundo,

Visto el Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo ⁽³⁾, y en particular su artículo 58, apartado 3,

Previa consulta al Comité del Cielo Único,

Considerando lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

- (1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, los Estados miembros deben elaborar, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», *functional airspace blocks*), planes que incluyan objetivos de rendimiento, para cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento locales que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el período de referencia de que se trate.
- (2) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4», 2025-2029) se establecieron en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (3) Todos los Estados miembros y Suiza han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento para el PR4, que se presentaron a la Comisión para su evaluación a más tardar el 1 de octubre de 2024. Suiza presentó a la Comisión un proyecto de plan de rendimiento adoptado conjuntamente con Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos («los Estados miembros de la UE que forman parte del FABEC») a escala de Bloque Funcional de Espacio Aéreo de Europa Central («FABEC», *Functional Airspace Block Europe Central*). Después de verificar la integridad del proyecto de plan de rendimiento del FABEC, la Comisión solicitó al FABEC que presentara un proyecto de plan de rendimiento actualizado a más tardar el 15 de noviembre de 2024.
- (4) La evaluación de la Comisión incluida en la presente Decisión se basa en el proyecto de plan de rendimiento actualizado del FABEC («el proyecto de plan de rendimiento del FABEC») presentado por Suiza y los Estados miembros que conforman el FABEC.

⁽¹⁾ DO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj).

⁽²⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽³⁾ DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽⁴⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029 (DO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (5) El Organismo de Evaluación del Rendimiento («OER»), que asiste a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, ha presentado a la Comisión un informe de asesoramiento sobre la evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC.
- (6) La Comisión, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ⁽⁵⁾, ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento locales incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, y teniendo en cuenta las circunstancias locales.
- (7) La Comisión ha complementado su evaluación con la revisión del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con respecto a los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución. Por lo que se refiere al punto 2.1, letra d), inciso vii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que no ha llevado a cabo, en el marco de dicha revisión, un análisis detallado de la metodología empleada por Suiza para la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación en el PR4. Por consiguiente, la Comisión no ha extraído ninguna conclusión, en esta fase, con respecto a la conformidad de dicha metodología de imputación de costes con el artículo 15, apartado 2, letras e) y f), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (8) La presente Decisión se refiere únicamente a los objetivos de rendimiento y a los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 que se aplican directamente al proveedor de servicios de navegación aérea designado para prestar servicios en el espacio aéreo de Suiza.

2. CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Suiza

- (9) La coherencia de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC en relación con el coste unitario determinado («CUD») para los servicios de navegación aérea de ruta se ha evaluado sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esos criterios consisten en la tendencia del CUD durante el PR4, la tendencia a largo plazo del CUD durante el tercer período de referencia (2020-2024) (PR3) y el PR4 (2025-2029), y el valor de referencia del CUD a escala de zona de tarificación en comparación con el valor medio de las zonas de tarificación en las que los proveedores de servicios de navegación aérea tienen un entorno operativo y económico similar.
- (10) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos para la zona de tarificación de ruta de Suiza para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Suiza	Valor de referencia de 2019	Valor de referencia de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos y valores de referencia en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad , expresados como coste unitario determinado (en términos reales a precios de 2022)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

⁽⁵⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (11) Por lo que se refiere al criterio de evaluación establecido en el punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del CUD de Suiza a escala de zona de tarificación del + 0,7 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.
- (12) Por lo que se refiere al criterio de evaluación establecido en el 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 de Suiza a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 1,8 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.
- (13) Por lo que se refiere al criterio de evaluación establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia del CUD de Suiza de 124,13 EUR, expresado en términos reales a precios de 2022 («EUR2022»), es un 41,8 % superior al valor de referencia medio de 87,51 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra e), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.
- (14) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (11), (12) y (13) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (11) y (12) se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (15) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Suiza hace referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por el proveedor de servicios de navegación aérea Skyguide en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:
- la formación y contratación por Skyguide de nuevos controladores de tránsito aéreo («CTA») para sustituir a los CTA que está previsto que se jubilen durante el PR4 y para responder al crecimiento previsto del tránsito; se prevé que esto dé lugar, durante el PR4, a un aumento global de aproximadamente el 10 % del número de CTA en operaciones en los centros de control de área («CCA») de Ginebra y Zúrich;
 - inversiones en infraestructuras y sistemas para reforzar la resiliencia de las operaciones, incluidas soluciones adicionales de contingencia y alternativas;
 - mejoras técnicas del sistema de gestión del tránsito aéreo que permitan aumentar la capacidad y la eficiencia; estas mejoras favorecerán las operaciones independientes de la ubicación en los CCA de Ginebra y Zúrich, de manera que todo el espacio aéreo suizo pueda controlarse desde cualquiera de estos CCA;
 - despliegue de herramientas para optimizar la gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- (16) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por Suiza en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (15) son significativamente inferiores en términos monetarios a las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el OER. Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por Suiza podrían considerarse parte de las operaciones normales del proveedor de servicios de navegación aérea afectado o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por Suiza pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4. Por consiguiente, la Comisión señala que las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (11) y (12) no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales derivados de las medidas de capacidad presentadas.
- (17) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Suiza.

- (18) Además, la Comisión señala que Suiza no ha presentado en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (19) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (10) a (18), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Suiza deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente

- (20) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente incluidas en dicho plan.
- (21) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (20), la Comisión alberga serias dudas de si las medidas presentadas por Suiza y los Estados miembros de la UE que forman parte del FABEC para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente del FABEC son adecuadas para permitir el cumplimiento efectivo de dichos objetivos. Habida cuenta de las conclusiones del OER, la Comisión observa, en particular, que las medidas presentadas por Francia con respecto al proveedor de servicios de navegación aérea DSNA son insuficientes para permitir las mejoras planificadas de la eficiencia de vuelo en el PR4.
- (22) Por lo tanto, la Comisión considera que el FABEC debe establecer medidas adicionales para la consecución de sus objetivos en materia de medio ambiente para el PR4, por ejemplo, mediante la implantación efectiva del espacio aéreo de rutas libres y la implantación de un espacio aéreo de rutas libres transfronterizo con otros Estados miembros vecinos.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad

- (23) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad en ruta incluidas en dicho plan.
- (24) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (23), la Comisión alberga serias dudas de si las medidas presentadas por Suiza y los Estados miembros de la UE que forman parte del FABEC para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad en ruta del FABEC son adecuadas para permitir el cumplimiento efectivo de dichos objetivos. Habida cuenta de las conclusiones del OER, la Comisión observa, en particular, que las medidas presentadas por Alemania con respecto al proveedor de servicios de navegación aérea «DFS» son insuficientes para responder efectivamente a la demanda de tránsito prevista en el PR4.
- (25) Por consiguiente, la Comisión considera que Suiza y los Estados miembros de la UE que forman parte del FABEC deben establecer medidas adicionales para la consecución de sus objetivos en materia de capacidad para el PR4, por ejemplo, con respecto a la formación y contratación de CTA adicionales, un uso más eficiente de los recursos y acuerdos de cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea.

Revisión de los objetivos en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (26) De conformidad con el punto 2.1, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos por Suiza con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que esos objetivos planteaban problemas.
- (27) En primer lugar, la Comisión señala que los objetivos propuestos en materia de capacidad de aproximación de Suiza para el PR4 dan lugar a un deterioro del retraso ATFM medio anual a la llegada en comparación con el PR3. De hecho, los objetivos propuestos para el PR4 se fijan en 1,60 minutos por vuelo, mientras que el rendimiento real registrado en el PR3 osciló entre 0,37 y 1,50 minutos por vuelo.

- (28) En segundo lugar, al desglosar los objetivos en materia de capacidad de aproximación a escala aeroportuaria, se constató que dichos objetivos dan lugar a un nivel de retraso ATFM por vuelo significativamente peor para los aeropuertos de Zúrich y Ginebra que el nivel de rendimiento de aeropuertos similares señalados por el OER.
- (29) Por consiguiente, la Comisión considera que Suiza debe justificar en mayor medida los objetivos en materia de capacidad de aproximación para el PR4 a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos (27) y (28), o debe revisar a la baja dichos objetivos.

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

- (30) De conformidad con el punto 2.1, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos por Suiza con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución.
- (31) La Comisión señala que los objetivos en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de aproximación de Suiza dan lugar a un deterioro de la tendencia del CUD del + 1,0 % durante el PR4. Además, se constató que el CUD medio para el PR4 de los servicios de navegación aérea de aproximación en los aeropuertos de Zúrich y Ginebra es, según las estimaciones, significativamente superior al CUD mediano de los aeropuertos similares señalados por el OER.
- (32) Por consiguiente, la Comisión considera que Suiza debe justificar en mayor medida sus objetivos en materia de rentabilidad de aproximación para el PR4 a la luz de las observaciones expuestas en el considerando (31), o debe revisar a la baja dichos objetivos.

Revisión de los sistemas de incentivos relativos a la capacidad en ruta y de aproximación

- (33) De conformidad con el punto 2.1, letra f), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los sistemas de incentivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC destinados a contribuir a la consecución de los objetivos en materia de capacidad («sistemas de incentivos relativos a la capacidad»). Se constató que los sistemas de incentivos relativos a la capacidad para el PR4 establecidos por Suiza para los servicios de ruta y de aproximación planteaban problemas.
- (34) La Comisión señala que el sistema de incentivos relativos a la capacidad en ruta del FABEC y el sistema de incentivos relativos a la capacidad de aproximación de Suiza, tal como se establecen en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, contienen una desventaja financiera máxima que asciende únicamente al 0,50 % de los costes determinados. Habida cuenta del asesoramiento especializado proporcionado por el OER, la Comisión considera que las desventajas financieras máximas de esos sistemas de incentivos no cumplen lo dispuesto en el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, que exige que dichos sistemas de incentivos tengan «una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo».
- (35) Por consiguiente, Suiza debe revisar, con respecto al proyecto de plan de rendimiento del FABEC, sus sistemas de incentivos relativos a la capacidad a que se refiere el considerando (34), de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas de incentivos se fijen en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En opinión de la Comisión, la revisión debe dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados anuales.

3. CONCLUSIONES

- (36) A la luz de lo anterior, determinados objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC en lo que respecta a Suiza no deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.
- (37) Por consiguiente, de conformidad con el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Suiza y los Estados miembros del FABEC deben presentar a la Comisión su proyecto de plan de rendimiento revisado en un plazo de tres meses a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión, tomando en consideración las recomendaciones formuladas por la Comisión.
- (38) La Comisión ha consultado a Suiza en relación con las recomendaciones formuladas en la presente Decisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento en lo que respecta a Suiza que figuran en el anexo de la presente Decisión, incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del Bloque Funcional de Espacio Aéreo de Europa Central, son incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión.

Artículo 2

Suiza revisará a la baja los objetivos en materia de rentabilidad establecidos para su zona de tarificación de ruta, expresados como coste unitario determinado (CUD).

Al revisar sus objetivos en materia de rentabilidad, Suiza:

- a) velará por que los objetivos en materia de rentabilidad revisados sean coherentes tanto con la tendencia del CUD a escala de la Unión como con la tendencia del CUD a largo plazo a escala de la Unión, a las que se hace referencia, respectivamente, en el punto 1.4, letras a) y b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317;
- b) reducirá el nivel de los costes determinados en consecuencia, en particular con respecto al año civil 2029;
- c) utilizará las previsiones de tránsito más recientes, expresadas en unidades de servicio, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

Si, en el proyecto de plan de rendimiento revisado que debe presentarse de conformidad con el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Suiza invoca una divergencia con arreglo al punto 1.4, letra d), del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, velará por que dicha divergencia esté sustentada con información y justificaciones adecuadas. En particular, Suiza demostrará que cualquier medida invocada para justificar una divergencia con respecto a los objetivos en materia de rentabilidad a escala de la Unión se refiere exclusivamente a recursos operativos o capacidades técnicas adicionales que son necesarios para alcanzar los objetivos en materia de capacidad.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la Confederación Suiza.

Hecho en Bruselas, el 16 de mayo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento que se consideran incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Suiza	Valor de referencia de 2019	Valor de referencia de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos y valores de referencia en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad , expresados como coste unitario determinado (en términos reales a precios de 2022)	110,08 CHF	124,74 CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR