

DECISIONES

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN 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 a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ⁽²⁾ establece normas y procedimientos detallados para la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación y dispone que el tercer período de referencia («PR3») del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación abarcará los años civiles 2020 a 2024, ambos inclusive.
- (2) La pandemia de COVID-19 ha causado, desde el primer trimestre del año civil 2020, una caída significativa del tránsito aéreo debido a las medidas adoptadas por los Estados miembros y los terceros países para contenerla. Aunque desde entonces el transporte aéreo ha seguido viéndose gravemente afectado por la crisis de la COVID-19, se prevé que el sector se recupere gradualmente a lo largo del PR3. Sin embargo, persisten importantes dudas sobre el ritmo y la intensidad de la recuperación, que dependen de la evolución de la situación sanitaria y económica en la Unión y en el resto del mundo.
- (3) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 se establecieron en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión ⁽³⁾. Puesto que los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los proyectos de planes de rendimiento 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 se establecieron, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾, medidas excepcionales para el PR3 que dejan sin efecto las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (5) De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627, la Comisión debe adoptar, a más tardar el 1 de mayo de 2021, objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3. En consonancia con el artículo 9, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, paralelamente a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión debe revisar los valores siguientes: el «valor de referencia para los costes determinados» a escala de la Unión, el «valor de referencia para el coste unitario determinado» a escala de la Unión y los umbrales de alerta por encima de los cuales los Estados miembros podrán solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, así como los grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar.
- (6) Los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3 establecidos en la presente Decisión se han basado en las aportaciones recibidas del organismo de evaluación del rendimiento, el gestor de la red, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y las autoridades nacionales de supervisión, y se han tenido en cuenta las consultas a las partes interesadas.

⁽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⁾ 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).

- (7) Los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3 incluidos en la presente Decisión se basan en datos relativos a los Estados miembros, Noruega y Suiza.
- (8) Los supuestos de tránsito en los que está basada la presente Decisión se expresan en términos de movimientos conforme a reglas de vuelo por instrumentos («IFR») y en unidades de servicio y se basan en las previsiones de tránsito en ruta del servicio Statfor de Eurocontrol de 4 de noviembre de 2020. Debido a un cambio de terminología por parte de Statfor, la hipótesis intermedia o «hipótesis 2» se considera la «previsión de base de Statfor» en el sentido del artículo 9, apartado 3, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Estas previsiones de tránsito en ruta corresponden a 4 455 611 movimientos IFR y 52 594 913 unidades de servicio en ruta para 2020, 5 153 494 movimientos IFR y 57 373 113 unidades de servicio en ruta para 2021, 7 303 402 movimientos IFR y 86 656 273 unidades de servicio para 2022, 8 326 704 movimientos IFR y 101 925 348 unidades de servicio para 2023 y 9 326 147 movimientos IFR y 116 358 421 unidades de servicio para 2024.
- (9) Al establecer los objetivos de rendimiento a escala de la Unión deben tenerse en cuenta consideraciones económicas, de seguridad, medioambientales y operacionales, así como las interdependencias o compensaciones entre los ámbitos clave de rendimiento. De hecho, los objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento en materia de rentabilidad y de capacidad deben tener en cuenta la relación entre los costes que conlleva proporcionar capacidad adicional y las mejoras que pueden aportar esos costes. Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente deben tener en cuenta que las medidas operacionales de gestión del tránsito aéreo (ATM) destinadas a minimizar el consumo de combustible y, por ende, a reducir las emisiones, no siempre pueden aplicarse en la práctica. Esto se debe a las restricciones operacionales relacionadas, en particular, con la separación segura de las aeronaves y la capacidad disponible de ATM. Por último, los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad deben tener en cuenta que la prestación segura de servicios de navegación aérea es un objetivo primordial y que la seguridad debe estar plenamente integrada en la planificación empresarial de los proveedores de servicios de navegación aérea.
- (10) Respecto del ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad, en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 se establecieron los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 por lo que se refiere al nivel de eficacia de la gestión de la seguridad que deben alcanzar los proveedores de servicios de navegación aérea en el último año del PR3, es decir, en 2024. Estos objetivos deben mantenerse. El drástico descenso del tránsito aéreo causado por la crisis de la COVID-19, así como la significativa volatilidad a corto plazo del número de vuelos resultante no debe conducir al deterioro del rendimiento en materia de seguridad. Las mejoras previstas en términos de eficacia de la gestión de la seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea han de seguir llevándose a cabo durante el PR3.
- (11) La revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en los ámbitos clave de rendimiento en materia de medio ambiente y de capacidad deben tener un carácter prospectivo y abarcar la parte restante del período de referencia, incluido el año civil 2021.
- (12) Por lo que se refiere al año civil 2020, en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 se establecieron los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos clave de rendimiento en materia de medio ambiente y de capacidad. Estos objetivos no deben revisarse, ni se deben incluir como parte de la presente Decisión, habida cuenta de que el período para su aplicación ha vencido y su implementación ya es definitiva y no hay posibilidad de introducir ajustes retroactivos.
- (13) La revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente para los años del PR3 restantes, medidos como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, deben tener en cuenta el nivel de rendimiento alcanzado en el segundo período de referencia y en el año civil 2020, así como las medidas aplicadas para optimizar las operaciones de ATM. Debe prestarse especial atención al impacto derivado de la crisis de la COVID-19 en relación con la eficiencia de vuelo horizontal.
- (14) Los datos relativos al rendimiento operativo real de los proveedores de servicios de navegación aérea en 2019 indican que hay, a escala de la Unión, una correlación estadísticamente significativa entre las carencias de capacidad de algunos proveedores de servicios de navegación aérea y la ampliación de las rutas aéreas. Esta correlación implicaba que se volaron unas rutas reales más largas durante los meses en los que hubo un nivel elevado de retrasos en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM»), mientras que la eficiencia de vuelo horizontal mejoró claramente durante los meses civiles con menos retrasos en la ATFM. Esta observación se confirma también respecto de 2020, año en el que, a raíz de la pandemia de COVID-19, se registró una ineficiencia de vuelo horizontal del 2,51 % para todo el año y del 2,13 % para el período entre marzo y diciembre.

- (15) La crisis de la COVID-19 no debe frenar la implementación de mejoras estructurales en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente, que está previsto que incluyan, en particular, la finalización de la implementación del espacio aéreo de rutas libres. Esto, en combinación con la implantación gradual de las actividades transfronterizas de rutas libres, puede conducir a un encaminamiento más directo y debe reducir el número de millas náuticas de vuelo y, por ende, las emisiones causadas por el tránsito aéreo, favoreciendo así una reducción sostenible de la intensidad de carbono de la aviación. Habida cuenta de que durante el PR3 se esperan unos niveles de tránsito más bajos, que deben permitir mejoras adicionales de la eficiencia de vuelo, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente para los años 2021 y 2022 deben revisarse a fin de reducir más el impacto ATM en el rendimiento en materia de medio ambiente. Sin embargo, los objetivos para los años 2023 y 2024 deberían mantenerse, habida cuenta de las previsiones de recuperación del tráfico aéreo hacia finales del PR3, así como del impacto en la eficiencia de vuelo horizontal de elementos que escapan al control de los proveedores de servicios de navegación aérea, que incluyen la planificación de vuelos y las decisiones operativas de los usuarios del espacio aéreo.
- (16) La revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, medido como retraso ATFM medio en ruta por vuelo atribuible a los servicios de navegación aérea, debe tener en cuenta el nivel de rendimiento alcanzado en el segundo período de referencia y en el año civil 2020. Debe prestarse especial atención al impacto derivado de la crisis de la COVID-19 en relación con los retrasos ATFM en ruta.
- (17) En los años anteriores al PR3, las cuestiones relacionadas con la capacidad estructural o el personal eran las causantes de los altos niveles de retrasos ATFM en muchos Estados miembros, en el contexto de un crecimiento fuerte y constante del tránsito. En el año civil 2020, el retraso ATFM por vuelo real fue de 0,35 minutos por vuelo, mientras que en 2019, el retraso ATFM correspondiente alcanzó los 1,67 minutos por vuelo.
- (18) A la vista del significativo descenso del tránsito, en 2021 los proveedores de servicios de navegación aérea deben intentar mantener los retrasos ATFM a un nivel que no supere la cifra real de 2020. Por lo que se refiere a los tres años del PR3 siguientes, en los que el tránsito se recuperará gradualmente hasta alcanzar los niveles previos a la crisis, los objetivos de capacidad a escala de la Unión deben establecerse teniendo en cuenta el retraso ATFM medio óptimo por vuelo a escala del sistema. Además, está justificado prever que los proveedores de servicios de navegación aérea puedan ofrecer la capacidad adecuada para ajustarse a la demanda del tránsito durante todo el horizonte temporal del PR3, a la vez que abordan, en paralelo, cuestiones estructurales relacionadas con la capacidad a fin de prepararse para una mayor demanda de tránsito después del PR3.
- (19) Respecto de los años civiles 2020 y 2021, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 requiere que se revisen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en materia de rentabilidad, expresados en forma de porcentaje, que refleja la variación interanual del coste unitario determinado («CUD») medio en la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta, como un período único, no obstante lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, que prevé valores objetivo anuales.
- (20) La revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en materia de rentabilidad debe tener en cuenta el nivel de rendimiento real alcanzado, incluidos los costes reales soportados por los proveedores de servicios de navegación aérea y los Estados miembros en períodos de referencia anteriores, así como la información más reciente en relación con el año civil 2020.
- (21) Los valores de referencia a escala de la Unión correspondientes al PR3 indicados en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 se establecieron sobre la base de estimaciones y previsiones en relación con los costes y el tránsito, a falta de datos reales para el año civil 2019. Por tanto, los valores de referencia deben revisarse con objeto de reflejar con exactitud los costes reales y las unidades de servicio reales que se registraron en 2019 a escala de la Unión.
- (22) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en materia de rentabilidad para el PR3 establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 se basaron en un crecimiento sostenido del tránsito durante todo el período de referencia, que supondría un aumento de los costes de los proveedores de servicios de navegación aérea derivado del suministro de capacidad adicional. Puesto que todos estos supuestos de tránsito se han revisado significativamente a la baja como resultado de la crisis de la COVID-19, el nivel de los costes determinados totales también debe modificarse en respuesta a esta situación adversa.
- (23) Las últimas estimaciones sobre los costes reales para el año 2020 indican, a escala de la Unión, un descenso del 1 % desde el nivel de 2019, frente a un 58 % de reducción interanual de las unidades de servicio. Es comprensible que los proveedores de servicios de navegación aérea no puedan ajustar completamente sus bases de costes en consonancia con una disminución del tránsito sin precedentes, debido a la elevada proporción de costes fijos y a la obligación de mantener la disponibilidad de los servicios de forma continuada.
- (24) Sin embargo, los proveedores de servicios de navegación aérea deben adoptar medidas proporcionadas a fin de mejorar su rentabilidad durante el PR3 y beneficiarse de todas las sinergias y mejoras de eficiencia disponibles a través de la cooperación transfronteriza y las iniciativas de reestructuración. Los cambios estructurales, incluidas las mejoras de la eficiencia que ofrecen las nuevas soluciones tecnológicas del Plan Maestro ATM y la racionalización de las estructuras de comunicación, navegación y vigilancia redundantes, deben llevarse a cabo con carácter prioritario. Un ahorro adicional de costes debería ser posible respecto de los costes de las horas extras, que se prevé que se mantengan muy reducidos durante el PR3.

- (25) Las estimaciones de costes de carácter prospectivo para el PR3 recibidas por la Comisión indican que los costes acumulados del PR3 excederían en un 8 % los costes reales del PR2. Es preciso indicar que los datos de carácter prospectivo del pasado han demostrado sobreestimar los costes reales derivados del suministro de servicios de navegación aérea. Por lo que se refiere al PR2, esto resultó en una sobreestimación de los costes de un 8 % por término medio. Se puede asumir que los datos prospectivos sobre los costes con respecto al PR3 incluyen un margen similar y todavía no tienen en cuenta los posibles incrementos de rentabilidad adicionales.
- (26) Por tanto, es adecuado esperar que los proveedores de servicios de navegación aérea adapten sus bases de costes adecuadamente en respuesta a la reducida demanda de tránsito durante el PR3, y que, como resultado, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en materia de rentabilidad para el PR3 deban estar basados en el supuesto de que los costes determinados a escala de la Unión para 2020 y 2021, combinados, no superarán, por término medio, el 97 % de los costes reales a escala de la Unión registrados para el año civil 2019 y los costes determinados a escala de la Unión para los años 2022, 2023 y 2024 no superarán el 94 %, el 96 % y el 97 %, respectivamente, de los costes reales a escala de la Unión registrados para el año civil 2019.
- (27) Sobre la base del análisis realizado por el organismo de evaluación del rendimiento, este nivel de costes determinados a escala de la Unión debe permitir que los proveedores de servicios de navegación aérea suministren la capacidad necesaria durante el PR3 y apliquen las medidas necesarias para absorber un futuro crecimiento del tránsito, entre otras cosas, garantizando unos recursos adecuados, la formación de los controladores de tránsito aéreo e inversiones en tecnologías modernas. Además, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 permite posibles divergencias en relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en materia de rentabilidad si se considera que dichas divergencias están justificadas por medidas de reestructuración que vayan a generar un beneficio neto para los usuarios del espacio aéreo en el siguiente período de referencia a más tardar. Por tanto, los proveedores de servicios de navegación aérea deben poder responder a las circunstancias derivadas de la crisis de la COVID-19 al tiempo que crean capacidades para absorber la futura demanda de tránsito y abordan las cuestiones estructurales que repercuten en el rendimiento operativo.
- (28) Los umbrales de alerta para el PR3 más allá de los cuales los Estados miembros pueden solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento indicados en sus planes de rendimiento deben mantenerse a los niveles establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903. Se considera que estos umbrales de alerta seguirán siendo adecuados puesto que pueden hacer frente a un nivel razonable de variaciones del tránsito respecto de las previsiones de base del tránsito de Statfor («hipótesis 2») publicadas en noviembre de 2020, al tiempo que ofrecen la posibilidad a los Estados miembros de solicitar una revisión de sus respectivos planes de rendimiento locales en caso de que el tránsito aéreo real evolucione más bien hacia las previsiones al alza («hipótesis 1») o a la baja («hipótesis 3») de Statfor.
- (29) Los grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar, definidos en el artículo 7, letra a), de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 se utilizan en el marco de la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento, especialmente con objeto de comparar los valores de referencia del CUD de las zonas de tarificación pertinentes. Es evidente que estos grupos reflejan la situación antes del inicio del PR3 y, por tanto, la composición de estos grupos, tal como se establecen en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, debe mantenerse.
- (30) Debe derogarse la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903.
- (31) El Comité del Cielo Único no ha emitido dictamen alguno. Se consideró que era necesario un acto de ejecución y el presidente presentó el proyecto de acto de ejecución al comité de apelación para una nueva deliberación. Las medidas previstas por la presente Decisión se ajustan al dictamen del comité de apelación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad establecidos para el indicador clave definido en el anexo I, sección 1, punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 que deben alcanzar antes del fin de 2024 los proveedores de servicios de navegación aérea certificados para la prestación de servicios aéreos se fijan en los siguientes niveles de eficacia de la gestión de la seguridad:

- a) como mínimo el nivel C en los siguientes objetivos de gestión de la seguridad: «cultura de la seguridad», «política y objetivos de seguridad», «garantía de la seguridad» y «fomento de la seguridad»;
- b) como mínimo el nivel D en el objetivo de gestión de la seguridad «gestión de los riesgos de seguridad».

Artículo 2

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente establecidos para el indicador clave definido en el anexo I, sección 1, punto 2.1, del Reglamento (UE) 2019/317 se expresarán como eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real y se medirán como la distancia adicional media recorrida en comparación con la distancia ortodrómica, y no superarán los siguientes porcentajes: el 2,37 % en 2021, el 2,37 % en 2022, el 2,40 % en 2023 y el 2,40 % en 2024.

Artículo 3

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, establecidos para el indicador clave definido en el anexo I, sección 1, punto 3.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 serán equivalentes a un retraso ATFM medio en ruta atribuible a los servicios de navegación aérea de un máximo de 0,35 minutos por vuelo en 2021, 0,5 minutos por vuelo en 2022, 0,5 minutos por vuelo en 2023 y 0,5 minutos por vuelo en 2024.

Artículo 4

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad

1. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave en materia de rentabilidad establecidos para el indicador clave de rendimiento definido en el anexo I, sección 1, punto 4.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 y sujetos, por lo que se refiere a los años civiles 2020 y 2021, a las disposiciones del artículo 2, apartado 4, y el artículo 4, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627, equivaldrán a las siguientes variaciones interanuales del CUD medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de ruta:

- a) respecto de los años civiles combinados 2020 y 2021, para los que se ha calculado un único CUD medio con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627: variación del + 120,1 % del valor de referencia del CUD a escala de la Unión para el CUD establecido en el apartado 3;
- b) respecto del año civil 2022: variación de – 38,5 % del único CUD medio a escala de la Unión para los años civiles combinados 2020 y 2021, calculado con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627;
- c) respecto del año civil 2023: variación de – 13,2 % del CUD medio a escala de la Unión del año civil 2022;
- d) respecto del año civil 2024: variación de – 11,5 % del CUD medio a escala de la Unión del año civil 2023.

2. El valor de referencia para los costes determinados a escala de la Unión se fijará en 6 265 631 152 EUR en EUR2017.

3. El valor de referencia del CUD a escala de la Unión se fijará en 50,23 EUR en EUR2017.

Artículo 5

Umbrales de alerta

1. Los Estados miembros podrán solicitar la revisión de uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 si:

- a) el tránsito real, registrado por Eurocontrol, se diferencia del previsto en el plan de rendimiento adoptado de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 para un año civil determinado en al menos un 10 % de los movimientos IFR;
- b) el tránsito real, registrado por Eurocontrol, se diferencia del previsto en el plan de rendimiento adoptado de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 para un año civil determinado en al menos un 10 % de las unidades de servicio.

2. Los Estados miembros podrán solicitar una revisión de uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 cuando la variación de los valores de referencia resultante de las actualizaciones estacionales del Plan de Operaciones de Red con arreglo al artículo 9, apartado 4, letra a), y apartado 8, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ⁽⁵⁾, comparado con los valores de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento, sea como mínimo de:

- a) 0,05 minutos de retraso ATFM en ruta si el valor de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento es inferior a 0,2 minutos de retraso ATFM en ruta; o
- b) 0,04 minutos de retraso ATFM en ruta, incrementado en un 5 % del valor de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento, si el valor de referencia es superior o igual a 0,2 minutos de retraso ATFM en ruta.

Artículo 6

Grupos de comparación

Los grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar, a efectos de la evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, se fijarán como sigue:

- a) grupo A: los proveedores de servicios de navegación aérea de Alemania, Francia, España e Italia;
- b) grupo B: los proveedores de servicios de navegación aérea de Noruega, Suecia, Dinamarca, Finlandia e Irlanda;
- c) grupo C: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chequia, Croacia, Eslovenia, Hungría, Eslovaquia, Bulgaria, Polonia, Rumanía y Portugal;
- d) grupo D: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chipre, Malta, Estonia, Letonia, Lituania y Grecia;
- e) grupo E: los proveedores de servicios de navegación aérea de Austria, Suiza, Bélgica-Luxemburgo y los Países Bajos.

Artículo 7

Derogación

Queda derogada la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903.

Artículo 8

Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 2 de junio de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, de 24 de enero de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 28 de 31.1.2019, p. 1).