2024/1688

17.6.2024

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

(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 a),

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 9, apartados 3 y 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ([2]) establece los requisitos detallados relativos a la adopción de objetivos de rendimiento a escala de la Unión por parte de la Comisión en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

(2) De conformidad con el artículo 9, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4»), que abarca los años naturales de 2025 a 2029, ambos inclusive, deben adoptarse antes del 1 de junio de 2024, de forma que se dé tiempo a los Estados miembros para elaborar los planes de rendimiento, que deben presentarse a la Comisión el 1 de octubre de 2024, a más tardar, para su evaluación.

(3) Como preparación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, la Comisión publicó intervalos indicativos de tales objetivos, a fin de consultar a las partes interesadas mencionadas en el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, a otras personas y organizaciones pertinentes y, en lo que respecta a los aspectos de la seguridad, a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («AESA»). Esos intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecieron formalmente en la Decisión (UE) 2023/2481 de la Comisión ([3]), sobre la base de las recomendaciones recibidas del Organismo de Evaluación del Rendimiento («OER») designado por la Comisión de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004. Entre las actividades de consulta que llevó a cabo la Comisión, con el apoyo del OER, sobre los intervalos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión figuran una reunión de las partes interesadas, celebrada el 8 de noviembre de 2023, y una encuesta en línea, disponible del 4 de octubre de 2023 al 1 de diciembre de 2023.

(4) El OER presentó a la Comisión, en marzo de 2024, su informe final sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión propuestos para el PR4. En dicho informe se exponen detalladamente las hipótesis, la justificación y el análisis en que se basan los objetivos propuestos y los valores de referencia asociados, los umbrales de alerta y los grupos de comparación. El informe también esboza los resultados de la consulta a las partes interesadas a que se refiere el considerando (3). El OER utilizó, para el informe, las últimas hipótesis de tránsito para el PR4 que había facilitado el Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol («Statfor»).

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

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

([3]) Decisión (UE) 2023/2481 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2023, por la que se establecen intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia (2025-2029) (DO L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 establecidos en la presente Decisión se han basado en las aportaciones recibidas del OER, el gestor de la red, la AESA y las autoridades nacionales de supervisión, y se han tenido en cuenta las consultas a las partes interesadas.

(6) La presente Decisión abarca el ámbito geográfico de aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, a saber, los Estados miembros, Noruega y Suiza. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 y los valores de referencia asociados se han establecido sobre la base de las previsiones de base del tránsito de Statfor publicadas en febrero de 2024, que se expresan en movimientos conforme a reglas de vuelo por instrumentos («IFR», por sus siglas en inglés) y en unidades de servicio. A escala de la Unión, esas previsiones de tránsito en ruta corresponden a un total de 9 552 000 movimientos IFR y 128 933 200 unidades de servicio para 2024, 9 787 000 movimientos IFR y 133 040 200 unidades de servicio para 2025, 10 004 000 movimientos IFR y 136 927 200 unidades de servicio para 2026, 10 209 000 movimientos IFR y 140 566 200 unidades de servicio para 2027, 10 430 000 movimientos IFR y 144 385 200 unidades de servicio para 2028, y 10 594 000 movimientos IFR y 147 464 200 unidades de servicio para 2029.

(7) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento («ACR») de la seguridad, medidos como el nivel de eficacia de la gestión de la seguridad que deben alcanzar los proveedores de servicios de navegación aérea («PSNA») certificados para prestar servicios de tránsito aéreo, deben impulsar el rendimiento en materia de seguridad más allá del cumplimiento mínimo de los requisitos relativos a los sistemas de gestión de la seguridad de los PSNA. Para fijar el nivel de esos objetivos de rendimiento, debe tenerse en cuenta el rendimiento real y previsto del ACR de la seguridad en el tercer período de referencia («PR3») y las mejoras adicionales que, a la luz de la evolución normativa y operativa más reciente, resulten necesarias en el PR4.

(8) Además, deben tenerse en cuenta las interdependencias entre el ACR de la seguridad y los demás ACR del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, reconociendo que la gestión de la seguridad actúa como un mecanismo de control que garantiza que se identifiquen y aborden debidamente los factores exógenos o endógenos que afectan a la seguridad de la prestación de servicios de navegación aérea. Por consiguiente, debe prestarse especial atención a seguir mejorando las capacidades en el ámbito de la gestión de los riesgos de seguridad, que deben estar sujetas a un nivel de rendimiento específico más ambicioso que el de los demás ámbitos de gestión de la seguridad, tal como se hizo en el PR3.

(9) Con vistas al PR4, la AESA ha actualizado la metodología en la que se basa la medición del indicador clave de rendimiento relativo a la eficacia de la gestión de la seguridad. Este ajuste de la metodología tiene por objeto garantizar la armonización con las mejores prácticas pertinentes del sector, teniendo en cuenta la evolución normativa y técnica. Así pues, las condiciones que deben cumplir los PSNA para alcanzar un determinado valor objetivo a efectos de la eficacia de la gestión de la seguridad, definidas como «grado de ejecución» y que van de la A a la D, son más estrictas que las del PR3. Debido a esos cambios, los valores de los objetivos de rendimiento en materia de seguridad para el PR3 y el PR4 no son directamente comparables.

(10) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 en el ACR del medio ambiente, medidos como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, deben reflejar la agenda del Pacto Verde de la Unión. La Unión estableció obligaciones jurídicas, por medio del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]), con miras a lograr la neutralidad climática a más tardar en 2050, así como una reducción para 2030 de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990. A tal fin, todos los sectores económicos, incluido el del transporte aéreo, deben contribuir a la necesaria reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. En el caso de la gestión del tránsito aéreo («ATM»), esto implica que deben abordarse eficazmente las ineficiencias de vuelo que dan lugar a un consumo excesivo de combustible y a las emisiones de gases de efecto invernadero. La reducción de emisiones también debe incluir la mitigación, mediante medidas operativas adecuadas, de las ineficiencias debidas a factores que escapan al control de los PSNA, como las condiciones meteorológicas y las zonas peligrosas cerradas al tráfico.

([4]) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) A la hora de establecer el nivel de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito del medio ambiente para el PR4, debe tenerse en cuenta el rendimiento histórico alcanzado en dicho ACR: los beneficios estimados resultantes de las medidas establecidas en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas que se contempla en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([5]), y las consecuencias de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania en los flujos de tránsito aéreo en el espacio aéreo.

(12) Además, debe tenerse en cuenta la interdependencia entre el ACR del medio ambiente y el ACR de la capacidad. El análisis del OER muestra que el rendimiento en una y otra materia están estrechamente interrelacionados. Por lo tanto, para alcanzar las mejoras que se pretenden lograr en materia de eficiencia de vuelo horizontal en el PR4, es necesario que los PSNA aborden eficazmente cualquier escasez de capacidad que limite la disponibilidad del espacio aéreo para los usuarios y conduzca a trayectorias de vuelo subóptimas destinadas a evitar las zonas congestionadas.

(13) Dado que las medidas operativas que deben adoptar los PSNA, incluidos los beneficios derivados de las medidas previstas en el marco del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, se materializarán gradualmente durante el PR4, y dado que se prevé un aumento del tráfico que puede afectar a la complejidad de las operaciones, debe mejorarse el rendimiento en materia de medio ambiente en el PR4 de manera gradual, teniendo también en cuenta las consecuencias de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania en los flujos de tránsito aéreo en determinados Estados miembros.

(14) Dada la interdependencia entre los ACR de la capacidad y del medio ambiente descrita en el considerando (12), y teniendo en cuenta lo importante que es reducir el impacto medioambiental de la ATM para contribuir a la consecución de los objetivos del Pacto Verde de la Unión, los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a escala de la Unión para el PR4, medidos como el retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», por sus siglas en inglés) en ruta por vuelo atribuible a los servicios de navegación aérea, deben fijarse a un nivel que garantice una calidad adecuada del servicio para los usuarios.

(15) Los objetivos de capacidad a escala de la Unión para el PR4 deben, en particular, fomentar la resolución rápida y eficaz de la prolongada escasez de capacidad de ATM a la que se enfrentan determinados PSNA. Esos problemas de capacidad, que se han observado desde el segundo período de referencia («PR2», de 2015 a 2019), han vuelto a surgir a raíz de la crisis de la COVID-19, que, en muchos casos, provocó una notable reducción, o la suspensión, de la formación de los nuevos controladores de tránsito aéreo, incluso en el caso de los centros de control de área («CAA») en los que el número de controladores de tránsito aéreo («CTA») ha sido históricamente demasiado bajo para satisfacer adecuadamente la demanda de tránsito. Por lo tanto, en algunas zonas de la Unión, en particular en un número limitado de CAA de la zona central de Europa, la capacidad de ATM no ha sido suficiente para dar cabida a la recuperación del tránsito aéreo tras la grave recesión registrada durante la pandemia de COVID-19.

(16) Además, deben tenerse en cuenta los cambios en el tránsito derivados de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, que han dado lugar a un aumento significativo del número de vuelos en algunos Estados miembros, debido a un cambio en los flujos de tránsito. Esta situación constituye un reto para los PSNA afectados, que tendrán que dar cabida a volúmenes de tráfico elevados y crecientes también durante el PR4. La condensación de los flujos de tránsito observada en determinadas zonas se ve agravada por el cierre al tránsito aéreo civil de determinadas partes del espacio aéreo controlado por los Estados miembros en las proximidades de la frontera con Ucrania.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Por último, deben tenerse en cuenta las medidas de aumento de la capacidad de los PSNA que ya se han incluido en el Plan de Operaciones de la Red («POR») Europea a que se refiere el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123. La última edición disponible del POR, que abarca el período 2023-2027 ([6]), incluye mejoras de capacidad por parte de la mayoría de aquellos CAA que han contribuido histórica y significativamente a los retrasos ATFM en ruta, entre ellas la aplicación de sistemas de ATM de última generación y de herramientas avanzadas de control del tránsito aéreo. Sobre la base del análisis disponible, esas inversiones mejorarán significativamente el rendimiento en materia de capacidad en dichos CAA durante el PR4. También se prevén en el PR4 beneficios operativos específicos derivados de las funcionalidades ATM que forman parte del «Proyecto Común Uno» de SESAR, que se establecieron en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión ([7]) y se desplegarán durante el PR4.

(18) No obstante, según el POR mencionado en el considerando (17), se prevé que varios CCA tengan dificultades a la hora de dar cabida a la demanda de tránsito prevista en los primeros años del PR4, en particular porque seguirá habiendo un número inadecuado de CTA. Los PSNA afectados deben adoptar todas las medidas a su disposición para abordar los problemas estructurales de capacidad y de personal que se han constatado y minimizar cualquier efecto negativo derivado en el rendimiento de la red. Los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a escala de la Unión se basan en el supuesto de que, para finales del PR3, se habrán logrado avances en la lucha contra la escasez de capacidad y de que, durante el PR4, los PSNA ofrecerán una capacidad adicional significativa de manera anticipada.

(19) Cuando un Estado miembro se enfrenta a un aumento considerable del tránsito y de la complejidad de las operaciones, debido al cambio en los flujos de tránsito por la guerra en Ucrania a que se refiere el considerando (16), tiene mayores dificultades para ajustarse a los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a escala de la Unión. Por consiguiente, el Estado miembro de que se trate debe presentar, en su proyecto de plan de rendimiento, información adecuada sobre el impacto operativo de la guerra de Ucrania en sus PSNA, a fin de que la Comisión pueda tener en cuenta esas circunstancias al evaluar los objetivos de rendimiento a escala local propuestos para el PR4 en lo que respecta a su coherencia con los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a escala de la Unión.

(20) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ACR de la rentabilidad para cada año del período de referencia, expresados como porcentajes, reflejan la variación interanual del «coste unitario determinado» medio a escala de la Unión correspondiente a los servicios de navegación aérea en ruta. Los datos preliminares de costes y tránsito para el PR4 que presentaron los Estados miembros en junio de 2023 deben utilizarse como una de las aportaciones para la fijación de objetivos a escala de la Unión, junto con el análisis prospectivo realizado por expertos del OER de los costes del PR4 y las posibles mejoras de rentabilidad estimadas por el OER para el PR4, sobre la base de un análisis de las ineficiencias de costes existentes en la prestación de servicios de navegación aérea en ruta.

(21) También deben tenerse en cuenta las interdependencias con otros ACR. Los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión para el PR4 deben fijarse a un nivel que refuerce las mejoras necesarias del rendimiento operativo en los ACR del medio ambiente y de la capacidad. A tal fin, es necesario aumentar los costes determinados a escala de la Unión en el PR4 respecto del PR3, con vistas a permitir una mejor calidad del servicio, incluidas medidas para acelerar la contratación y la formación de los CTA y aumentar las inversiones en tecnología moderna.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([7]) Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión, de 1 de febrero de 2021, relativo a la creación del Proyecto Común Uno de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo europeo, previsto en el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 716/2014 de la Comisión (DO L 36 de 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) La tasa de aumento anual de los costes determinados en el PR4 debe mantenerse por debajo de la tasa prevista para el crecimiento del tránsito, con el fin de fomentar mayores mejoras de la rentabilidad y economías de escala en la prestación de servicios. Los PSNA deben aprovechar las sinergias disponibles gracias a la cooperación transfronteriza, así como a otros cambios estructurales en la organización y prestación de servicios. En el período que abarca tanto el PR4 como el PR3, la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión para los servicios de navegación aérea en ruta debería ser del – 1,0 % anual.

(23) Con motivo de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, algunos Estados miembros han perdido una parte significativa de los flujos de tránsito aéreo que utilizaban tradicionalmente. Esta reducción del tránsito seguirá afectando considerablemente a la rentabilidad de los PSNA de los Estados miembros afectados durante el PR4. En el PR3, la Comisión ya estableció, en sus Decisiones (UE) 2022/2423 ([8]) y (UE) 2022/2426 ([9]), un método para tener en cuenta estas circunstancias excepcionales como parte de la evaluación de la coherencia de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad locales con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión con arreglo al artículo 11, apartado 3, letra c), del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

(24) La mejora prevista de la rentabilidad en el PR4 debe calcularse a partir del valor de referencia a escala de la Unión para el coste unitario determinado, que se obtiene dividiendo el valor de referencia a escala de la Unión para los costes determinados por las previsiones de base del tránsito de Statfor expresadas en unidades de servicio para el año 2024. El valor de referencia a escala de la Unión para los costes determinados debe estimarse utilizando los últimos datos disponibles sobre los costes reales de la prestación de servicios de navegación aérea en el PR3, ajustados sobre la base de los datos preliminares de costes para el año 2024 que se recibieron de los Estados miembros en junio de 2023 y las estimaciones del nivel de costes para el año 2024 derivadas del análisis del OER. Deben tenerse en cuenta las variaciones del tránsito previstas para el período restante del PR3, así como su relación con los costes.

(25) Para establecer los umbrales de alerta por encima de los cuales los Estados miembros pueden solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento incluidos en los planes de rendimiento, deben tenerse en cuenta los intervalos de tránsito previsto, en términos de unidades de servicio en ruta y de movimientos IFR, desde un crecimiento bajo a un crecimiento alto según las previsiones del servicio Statfor de Eurocontrol. El largo período de previsión, hasta finales de 2029, implica un cierto grado de incertidumbre, especialmente en relación con los riesgos geopolíticos, el crecimiento económico y la variabilidad de los flujos de tránsito observada durante el PR3, así como con el desarrollo de los vínculos económicos con los mercados emergentes. Los umbrales de alerta deben hacer frente a un nivel razonable de variaciones del tránsito respecto de las previsiones de base del tránsito de Statfor publicadas en febrero de 2024, así como ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de solicitar una revisión de sus planes de rendimiento en caso de que el tránsito aéreo real evolucione más bien hacia las previsiones al alza o a la baja de Statfor.

(26) Además de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, conviene establecer grupos de comparación de PSNA con un entorno operativo y económico similar, a fin de evaluar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad. Para establecer esos grupos, deben tenerse en cuenta la complejidad del espacio aéreo, los niveles y variabilidad del tránsito, el coste de la vida y el nivel de inflación.

(27) El Comité del Cielo Único emitió un dictamen negativo. 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. El Comité de Apelación no emitió dictamen alguno.

([8]) Decisión (UE) 2022/2423 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2022, relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por 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 (DO L 318 de 12.12.2022, p. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Decisión (UE) 2022/2426 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2022, relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Letonia 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 (DO L 318 de 12.12.2022, p. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

La presente Decisión establece los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, que abarca los cinco años naturales comprendidos entre el 2025 y el 2029.

Artículo 2

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

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad, según se mencionan en el punto 1.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, que deben alcanzar antes del fin de 2029 los proveedores de servicios de navegación aérea certificados para la prestación de servicios, se fijan en los siguientes niveles de 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»):

a) como mínimo el nivel C en los 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 3

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

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, según se definen en el punto 2.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (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: 2,80 % en 2025, 2,75 % en 2026, 2,71 % en 2027, 2,68 % en 2028 y 2,66 % in 2029.

Artículo 4

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

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, según se definen con arreglo al punto 3.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, serán un retraso en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», por sus siglas en inglés) medio en ruta atribuible a los servicios de navegación aérea de un máximo de 0,9 minutos por vuelo en 2025, 0,7 minutos por vuelo en 2026, 0,6 minutos por vuelo en 2027, 0,5 minutos por vuelo en 2028 y 0,5 minutos por vuelo en 2029.

Artículo 5

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

1. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, según se definen en el punto 4.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, serán una variación interanual del coste unitario determinado medio en la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta del – 1,2 % para 2025, el – 1,2 % para 2026, el – 1,2 % para 2027, el – 1,2 % para 2028 y el – 1,2 % para 2029. La variación interanual se calculará a partir del valor de referencia para el coste unitario determinado que se ha fijado en el apartado 3.

2. El valor de referencia para los costes determinados a escala de la Unión se fijará en 7 100 000 000 EUR, expresados en términos reales a precios de 2022 («EUR2022»).

3. El valor de referencia para el coste unitario determinado a escala de la Unión se fijará en 55,07 EUR en EUR2022.

Artículo 6

Umbrales de alerta

1. Los Estados miembros podrán solicitar la revisión de uno o varios de los objetivos de rendimiento incluidos 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 conforme a reglas de vuelo por instrumentos («IFR», por sus siglas en inglés), o

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 incluidos 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 («POR») con arreglo al artículo 9, apartado 4, letra a), y apartado 8, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123, en comparación con los valores de referencia de la última versión del POR 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 POR 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 POR 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 7

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, España, Francia e Italia;

b) grupo B: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chipre, Irlanda, Malta y Portugal;

c) grupo C: los proveedores de servicios de navegación aérea de Bulgaria, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría y Rumanía;

d) grupo D: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chequia, Estonia, Letonia, Lituania y Polonia;

e) grupo E: los proveedores de servicios de navegación aérea de Austria, Bélgica, Luxemburgo, los Países Bajos y Suiza;

f) Grupo F: los proveedores de servicios de navegación aérea de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia.

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 12 de junio de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN