



2023/2481

14.11.2023

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)

(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),

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 9, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 549/2004, la Comisión es responsable de fijar, para cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red, objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad. En el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 se establecen normas detalladas relativas a la fijación de dichos objetivos de rendimiento a escala de la Unión por parte de la Comisión.
- (2) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes al cuarto período de referencia («PR4»), que abarca los años civiles 2025 a 2029 inclusive, deben adoptarse a más tardar el 1 de junio de 2024.
- (3) Como preludeo de esos objetivos de rendimiento a escala de la Unión, el artículo 9, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 exige a la Comisión que publique intervalos indicativos de los objetivos para cada ámbito clave de rendimiento, es decir, los valores mínimos y máximos anuales dentro de los cuales la Comisión pretende fijar tales objetivos. La Comisión debe utilizar esos intervalos indicativos de los objetivos para 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).
- (4) En un informe presentado a la Comisión el 29 de septiembre de 2023, el organismo de evaluación del rendimiento designado por la Comisión de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004 propuso intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.
- (5) En dicho informe, el organismo de evaluación del rendimiento presentó detalladamente las hipótesis, la justificación y el análisis en que se basan los intervalos indicativos propuestos para los objetivos en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad. Por lo que se refiere a la evolución del tránsito prevista para el PR4, el organismo de evaluación del rendimiento utilizó las últimas previsiones de base del tránsito disponibles del servicio STATFOR de Eurocontrol, publicadas el 31 de marzo de 2023.
- (6) Los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión establecidos en la presente Decisión deben basarse en los valores propuestos por el organismo de evaluación del rendimiento en su informe mencionado en los considerandos (4) y (5), y deben fundamentarse en la sólida metodología, los datos exhaustivos y el amplio análisis cuantitativo y cualitativo presentados en dicho informe.
- (7) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, deben tenerse en cuenta las mejoras en la eficacia de la gestión de la seguridad logradas durante el tercer período de referencia («PR3») y las mejoras adicionales que serán necesarias a la luz de los últimos cambios normativos y operativos.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO L 56 de 25.2.2019, p. 1.

- (8) A efectos del cálculo de los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, deben tenerse en cuenta el rendimiento histórico alcanzado en dicho ámbito, los beneficios estimados resultantes de las medidas establecidas en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas a que se refiere el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ⁽³⁾, en su versión publicada en julio de 2023 ⁽⁴⁾, y las consecuencias de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania en los flujos de tránsito aéreo en el espacio aéreo. Además, los intervalos indicativos propuestos para los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente deben tener en cuenta los resultados de un estudio, realizado por el organismo de evaluación del rendimiento, sobre las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente y de la capacidad, que se ha utilizado para evaluar el impacto de las limitaciones de la capacidad previstas sobre el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente en el PR4.
- (9) A efectos del cálculo de los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, el rendimiento histórico de la capacidad de los proveedores de servicios de navegación aérea, centrándose en los retrasos en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM») debidos a restricciones de la capacidad de control del tránsito aéreo («ATC») o a una dotación de personal de ATC insuficiente. En segundo lugar, la incidencia histórica de perturbaciones en los servicios de navegación aérea debidas a causas no relacionadas con el control del tránsito aéreo junto con el impacto de los retrasos debidos a las condiciones meteorológicas adversas en la provisión de capacidad. En tercer lugar, los planes de mejora de la capacidad de los proveedores de servicios de navegación aérea previstos en el Plan de Operaciones de la Red Europea a que se refiere el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123, que figuran en sus anexos publicados en abril de 2023 ⁽⁵⁾. Con respecto a los beneficios operacionales previstos en el PR4 procedentes de las funcionalidades de gestión del tránsito aéreo (ATM) que forman parte del «Proyecto Común Uno» de SESAR y establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión ⁽⁶⁾, a efectos del desarrollo de intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 debe tenerse en cuenta el análisis elaborado por el gestor de despliegue de SESAR y que se adjunta al informe del organismo de evaluación del rendimiento.
- (10) Con respecto al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, los datos preliminares de costes y de tránsito para el PR4 presentados por los Estados miembros a más tardar el 1 de junio de 2023 deben utilizarse como una de las entradas de datos para el cálculo de los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4. Los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se fundamentan además en el análisis prospectivo realizado por expertos del organismo de evaluación del rendimiento acerca de las bases de costes del PR4 y sobre el potencial de mejora de la rentabilidad durante el PR4, teniendo en cuenta las interdependencias con otros ámbitos clave de rendimiento. También debe tenerse en cuenta un análisis de las ineficiencias de costes estimadas en la prestación de servicios de navegación aérea en ruta dentro del marco del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el anexo figuran los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4»), es decir, los valores mínimos y máximos anuales dentro de los cuales la Comisión pretende fijar tales objetivos.

Artículo 2

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

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-route-network-improvement-plan-ernip-part-2>

⁽⁵⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>

⁽⁶⁾ 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).

Hecho en Bruselas, el 10 de noviembre de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4»)

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión de la seguridad, desde el nivel A hasta el nivel D de la AESA

Nivel de eficacia de la gestión de la seguridad que deben alcanzar los proveedores de servicios de navegación aérea, desglosado por objetivo de gestión de la seguridad	Límite inferior de los objetivos a escala de la Unión (debe alcanzarse a más tardar en 2029)	Límite superior de los objetivos a escala de la Unión (debe alcanzarse a más tardar en 2029)
Política y objetivos de seguridad	C	C
Gestión de los riesgos de seguridad	D	D
Garantía de la seguridad	C	C
Fomento de la seguridad	C	C
Cultura de la seguridad	C	C

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

Eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, expresada en porcentaje	2025	2026	2027	2028	2029
Límite superior de los objetivos a escala de la Unión	2,71 %	2,70 %	2,69 %	2,67 %	2,66 %
Límite inferior de los objetivos a escala de la Unión	2,49 %	2,46 %	2,44 %	2,42 %	2,39 %

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM») en ruta en minutos por vuelo

Retraso medio en la ATFM en ruta, expresado en minutos por vuelo	2025	2026	2027	2028	2029
Límite superior de los objetivos a escala de la Unión	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40
Límite inferior de los objetivos a escala de la Unión	0,41	0,38	0,35	0,33	0,31

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Variación interanual del coste unitario determinado en ruta medio a escala de la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta

Variación interanual del coste unitario determinado en ruta medio a escala de la Unión, expresada en porcentaje	2025	2026	2027	2028	2029
Límite superior de los objetivos a escala de la Unión	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %	- 0,7 %
Límite inferior de los objetivos a escala de la Unión	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %	- 3,1 %

Valor de referencia para el coste unitario determinado en ruta medio a escala de la Unión para el PR4, expresado en términos reales en EUR 2022	2024
Valor de referencia estimado para los intervalos de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión para el PR4	55,61 EUR