2025/1057

28.5.2025

DECISIÓN (UE) 2025/1057 DE LA COMISIÓN

de 19 de mayo de 2025

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria 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 en el cielo único europeo

[notificada con el número C(2025) 3006]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

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 c),

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 ([2]), y en particular su artículo 58, apartado 3,

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 ([3]), y en particular su artículo 14, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

(1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (UE) 549/2004, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», por sus siglas en inglés), planes que incluyan objetivos de rendimiento, respecto a cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento a escala local 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 han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento para el PR4, que se presentaron a la Comisión para su evaluación el 1 de octubre de 2024 o antes de esa fecha. Después de verificar la integridad de dichos proyectos de planes de rendimiento, la Comisión solicitó a los Estados miembros que presentaran proyectos actualizados de planes de rendimiento a más tardar el 15 de noviembre de 2024.

(4) La evaluación de la Comisión recogida en la presente Decisión se basa en el proyecto de plan de rendimiento actualizado para el PR4 presentado por Austria («el proyecto de plan de rendimiento»).

(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 que contiene su asesoramiento sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) DO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/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/reg_impl/2024/1688/oj).

(6) De conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento a escala local incluidos en el proyecto de plan de rendimiento sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, y teniendo en consideración las circunstancias locales, cuando fue pertinente.

(7) La Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento con una revisión de 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 observa que no ha llevado a cabo, como parte de dicha revisión, un análisis detallado de la metodología utilizada por Austria 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 ([5]) y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los objetivos en materia de seguridad

(8) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento se ha evaluado de conformidad con el punto 1.1 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(9) Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad propuestos por Austria en lo relativo a la eficacia de la gestión de la seguridad, desglosados por objetivo de gestión de la seguridad y expresados como nivel de ejecución, son los siguientes:

Austria	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA**					
Proveedor de servicios de navegación aérea	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Política y objetivos de seguridad	B	B	B	B	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	B	B	B	C	**D**
	Garantía de la seguridad	B	B	B	B	**C**
	Fomento de la seguridad	B	B	B	B	**C**
	Cultura de la seguridad	B	B	B	B	**C**

(10) La Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Austria para el proveedor de servicios de navegación aérea «Austro Control» son equivalentes a los objetivos en materia de seguridad a escala de la Unión correspondientes al año civil 2029.

(11) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento establece medidas relativas a Austro Control para la consecución de los objetivos en materia de seguridad a escala local, como la aplicación de un enfoque integrado de la gestión de los riesgos de seguridad, la mejora de la cooperación transfronteriza en materia de seguridad, la gestión del riesgo de fatiga y la promoción de la formación y la sensibilización para fomentar la cultura de la seguridad.

([5]) 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).

(12) Como se observa en los considerandos (9) y (10), los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local para 2029 incluidos en el proyecto de plan de rendimiento están en consonancia con los objetivos correspondientes a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688. Por consiguiente, estos objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(13) Sin embargo, se observa que los objetivos intermedios para los años 2025 a 2028 correspondientes a todos los objetivos de gestión de la seguridad son anormalmente bajos e insuficientes de cara a garantizar la consecución posterior de los objetivos para 2029. Además, esos objetivos intermedios tan bajos no están justificados en vista del rendimiento real de Austro Control en el PR3 y de las medidas presentadas para la consecución de los objetivos en materia de seguridad en el PR4 a que se refiere el considerando (11).

(14) Por consiguiente, en su plan de rendimiento final, que debe adoptarse de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Austria debe abordar las conclusiones expuestas en el considerando (13) mejorando los niveles objetivo de gestión de la seguridad para los años 2025 a 2028.

Evaluación de los objetivos en materia de medio ambiente

(15) En cuanto al medio ambiente, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento en lo relativo a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Austria se han comparado con los valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta pertinentes establecidos en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas («ERNIP», por sus siglas en inglés), elaborado de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([6]) y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

(16) Los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente propuestos por Austria para el PR4 y los valores de referencia nacionales correspondientes del ERNIP, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, son los siguientes:

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Valores de referencia	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) La Comisión observa que los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Austria son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR4.

(18) La Comisión observa que Austria ha presentado, en el proyecto de plan de rendimiento, medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente a escala local, que incluyen la puesta en marcha de un espacio aéreo transfronterizo de rutas libres con Chequia, Hungría y Eslovaquia, así como una iniciativa para fomentar la adhesión de los usuarios del espacio aéreo a sus planes de vuelo presentados.

(19) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (16), (17) y (18), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

([6]) 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).

Evaluación de los objetivos en materia de capacidad

(20) En cuanto a la capacidad, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», por sus siglas en inglés) en ruta por vuelo se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de capacidad propuestos por Austria se han comparado con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de la Red, elaborado de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

(21) Los objetivos en materia de capacidad en ruta propuestos por Austria para el PR4, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia que se fijaron en el Plan de Operaciones de la Red son los siguientes:

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valores de referencia	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) La Comisión observa que los objetivos en materia de capacidad propuestos por Austria son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR4.

(23) La Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento, Austria ha presentado medidas para la consecución de sus objetivos en materia de capacidad en ruta. En primer lugar, estas medidas incluyen la contratación de nuevos controladores de tránsito aéreo que permitan un aumento del número de equivalentes de controladores de tránsito aéreo a tiempo completo en servicio en el centro de control de área. En segundo lugar, estas medidas incluyen la puesta en marcha de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo, la reestructuración del espacio aéreo, la formación y la rotación flexible del personal, y la reubicación del centro de control de área de Viena.

(24) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (21), (22) y (23), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

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

(25) 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 con la revisión de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos suscitaban preocupación.

(26) Al desglosar los objetivos en materia de capacidad de aproximación a escala aeroportuaria, la Comisión constató que dichos objetivos propuestos para el PR4 dan lugar a un nivel de retraso ATFM por vuelo significativamente peor para el aeropuerto de Viena que el nivel de rendimiento de aeropuertos similares señalados por el OER.

(27) Por consiguiente, la Comisión considera que, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Austria debe justificar en mayor medida los objetivos en materia de capacidad de aproximación para el PR4 a la luz de las observaciones expuestas en el considerando (26), o revisar a la baja dichos objetivos.

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(28) En cuanto a la rentabilidad, otro ámbito clave de rendimiento, se ha evaluado la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento en lo relativo al coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta, con arreglo a los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esos criterios consisten en la tendencia del coste unitario que se haya determinado durante el PR4, la tendencia a largo plazo del coste unitario que se haya determinado durante el PR3 y el PR4 (2020-2029), y la comparación entre el valor de referencia para el coste unitario que se haya constatado a escala de la zona de tarificación y el valor medio de las zonas de tarificación en las que los proveedores de servicios de navegación aérea tengan un entorno operativo y económico similar.

(29) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Austria para el PR4, así como los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación en ruta de Austria	**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)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) En cuanto 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 coste unitario determinado de Austria durante el PR4 a escala de la zona de tarificación, del - 0,4 %, es inferior a la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, del - 1,2 %.

(31) En cuanto 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 coste unitario determinado de Austria durante el PR3 y el PR4 a escala de la zona de tarificación, del - 3,4 %, supera la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, del - 1,0 %.

(32) En cuanto 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 de Austria para el coste unitario determinado de 53,66 EUR en términos reales a precios de 2022 («EUR2022») es un 51,7 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7 de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688, de 110,99 EUR en EUR2022.

(33) Es evidente que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado de Austria durante el PR3 y el PR4 supera con un margen significativo la tendencia correspondiente a escala de la Unión y que el valor de referencia de Austria para 2024 se sitúa significativamente por debajo de la media del grupo de comparación. Además, Austria demuestra una reducción del coste unitario determinado durante el PR4. Por consiguiente, la Comisión considera que la desviación con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión para el PR4 mencionada en el considerando (30) no impide que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de Austria sean coherentes con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.

(34) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (28) a (33), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

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

(35) 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 con la revisión de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos no suscitaban preocupación.

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

(36) De conformidad con el punto 2.1, letra f), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento con la revisión de los sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11 de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que los sistemas de incentivos establecidos por Austria con el fin de apoyar la consecución de los objetivos en materia de capacidad en ruta y de aproximación en el PR4 suscitaban preocupación.

(37) La Comisión observa que tanto el sistema de incentivos relativos a la capacidad en ruta como el sistema de incentivos relativos la capacidad de aproximación incluidos en el proyecto de plan de rendimiento contienen una desventaja financiera máxima que asciende únicamente al 0,50 % de los costes determinados. Teniendo en cuenta el asesoramiento especializado proporcionado por el OER, la Comisión considera que las desventajas financieras máximas de los sistemas de incentivos establecidos por Austria 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».

(38) Por consiguiente, Austria debe revisar, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, sus sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos en materia de capacidad en ruta y de aproximación a fin de que la desventaja financiera máxima derivada de dichos sistemas de incentivos se fije en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal como exige expresamente 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.

CONCLUSIONES

(39) A la luz de lo anterior, los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria para el cuarto período de referencia («PR4»), que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República de Austria.

Hecho en Bruselas, el 19 de mayo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Austria	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad**, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (AESA)					
Proveedor de servicios de navegación aérea	**Objetivo de gestión de la seguridad**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Política y objetivos de seguridad	B	B	B	B	C
	Gestión de los riesgos de seguridad	B	B	B	C	D
	Garantía de la seguridad	B	B	B	B	C
	Fomento de la seguridad	B	B	B	B	C
	Cultura de la seguridad	B	B	B	B	C

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación en ruta de Austria	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)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**