DECISIÓN (UE) 2022/774 DE LA COMISIÓN

de 13 de abril de 2022

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 tercer período de referencia

[notificada con el número C(2022) 2297)]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(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 c), párrafo primero,

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

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

(1) De conformidad con el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, debe establecerse un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Además, con arreglo al artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, o bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo (FAB), objetivos de rendimiento vinculantes, respecto a cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento, para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos objetivos de rendimiento deben ser coherentes con los objetivos a escala de la Unión adoptados por la Comisión para el período de referencia correspondiente. La Comisión es la responsable de evaluar si los objetivos de rendimiento propuestos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento que han elaborado los Estados miembros son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, para lo que debe aplicar los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(2) Desde el primer trimestre del año civil de 2020, el brote de la pandemia de COVID-19 ha afectado significativamente al sector del transporte aéreo y ha reducido considerablemente los volúmenes de tráfico aéreo en comparación con los niveles anteriores a la pandemia, debido a las medidas adoptadas por los Estados miembros y terceros países para contener la propagación de esta enfermedad.

(3) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes al tercer período de referencia («PR3») se establecieron originalmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión ([3]). Dado que estos objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los proyectos de planes de rendimiento del PR3 presentados posteriormente por los Estados miembros se elaboraron antes de la pandemia de COVID-19, no podían tener en cuenta los importantes cambios que se han producido en la situación del transporte aéreo.

([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) 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 de la Comisión ([4]), medidas excepcionales para el PR3 que dejaban sin efecto las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627, la Comisión adoptó el 2 de junio de 2021 la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 ([5]), por la que se establecían objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3.

(5) La Comisión observa que, según las previsiones de base del tránsito de octubre de 2021 del Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol («Statfor»), el tránsito aéreo a escala de la Unión alcanzará sus niveles anteriores a la pandemia a lo largo de 2023 y superará esos niveles en 2024. Sin embargo, el nivel de incertidumbre en relación con la evolución del tráfico sigue siendo especialmente elevado debido a los riesgos relacionados con la evolución de la situación epidemiológica de la COVID-19. La Comisión también indica que se prevé una recuperación del tráfico desigual entre los Estados miembros.

(6) Todos los Estados miembros han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento con objetivos de rendimiento local revisados para el PR3, que se presentaron a la Comisión para su evaluación antes del 1 de octubre de 2021. 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 17 de noviembre de 2021. La evaluación de la Comisión expuesta en la presente Decisión se basa en el proyecto de plan de rendimiento actualizado que ha presentado Austria.

(7) El organismo de evaluación del rendimiento, que asiste a la Comisión a la hora de aplicar el sistema de evaluación del rendimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, ha presentado a la Comisión un informe que contiene sus orientaciones sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento del PR3.

(8) 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 nivel local propuestos por Austria con arreglo a los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV, punto 1, de dicho Reglamento de Ejecución, y tomando en consideración las circunstancias locales. Para cada uno de los ámbitos clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento asociados, la Comisión ha complementado la evaluación con una revisión del proyecto de plan de rendimiento en lo referente a los elementos indicados en el anexo IV, punto 2, de dicho Reglamento de Ejecución.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad

(9) En lo que respecta a la seguridad, uno de los ámbitos clave de rendimiento, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por Austria en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea con arreglo a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos en materia de seguridad respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(10) Los proyectos de 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 grados de ejecución, son los siguientes:

([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).

([5]) 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 (DO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

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 considerado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Política y objetivos de seguridad	B	B	B	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	C	**D**
	Garantía de la seguridad	B	B	B	**C**
	Fomento de la seguridad	B	B	B	**C**
	Cultura de la seguridad	B	B	B	**C**

(11) La Comisión ha llegado a la conclusión de que los proyectos de objetivos de seguridad propuestos por Austria para el proveedor de servicios de navegación aérea (Austro Control) son equivalentes a los objetivos de seguridad a escala de la Unión para el año civil 2024.

(12) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria establece medidas para Austro Control con vistas a la consecución de los objetivos de seguridad a nivel local, como la inversión en recursos en el ámbito de la «gestión de los riesgos de seguridad», la mejora de la cooperación transfronteriza en materia de seguridad mediante estudios, así como la formación y la sensibilización en el ámbito de la «cultura de la seguridad».

(13) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (11) y (12), y teniendo en cuenta que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 deben alcanzarse antes del último año del PR3, es decir, en 2024, los proyectos de objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad.

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente

(14) En cuanto al medio ambiente, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos presentados por Austria respecto a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de 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) disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados para el PR3, es decir, el 2 de junio de 2021. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(15) En lo que respecta al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, que se había establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no se revisó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, teniendo en cuenta que había expirado el plazo para la aplicación de dicho objetivo y que, por tanto, su aplicación había pasado a ser definitiva, lo que no dejaba ninguna posibilidad para realizar ajustes retroactivos. En consecuencia, no se pidió a los Estados miembros que revisaran sus objetivos de rendimiento local para el año civil 2020, en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, en los proyectos de planes de rendimiento que debían presentar a más tardar el 1 de octubre de 2021. Por consiguiente, solo debe evaluarse la coherencia de los objetivos de rendimiento a nivel local en materia de medio ambiente con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024.

(16) Los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente propuestos por Austria y los valores de referencia nacionales correspondientes para el PR3 del ERNIP, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, son los siguientes:

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos en materia de medio ambiente en ruta de Austria, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Valores de referencia para Austria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) La Comisión observa que los proyectos de objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Austria son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil de 2021 a 2024.

(18) Por lo que se refiere al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, 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 nivel local, que incluyen su participación en el espacio aéreo de rutas libres de la South East Common Sky Initiative (SECSI FRA), actividades de colaboración transfronteriza y la aplicación de sistemas locales y subregionales de apoyo a la gestión del espacio aéreo para mejorar la coordinación civil-militar.

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

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad

(20) En cuanto a la capacidad, otro ámbito clave de rendimiento, la coherencia de los objetivos presentados por Austria en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en ruta por vuelo se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria se han comparado con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados para el PR3, es decir, el 2 de junio de 2021. Dicha evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales y se complementó con una revisión de las medidas previstas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(21) En lo que respecta al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, que se había establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no se revisó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, teniendo en cuenta que había expirado el plazo para la aplicación de dicho objetivo y que, por tanto, su aplicación había pasado a ser definitiva, lo que no dejaba ninguna posibilidad para realizar ajustes retroactivos. En consecuencia, no se pidió a los Estados miembros que revisaran, en los proyectos de planes de rendimiento que debían presentar a más tardar el 1 de octubre de 2021, sus objetivos de rendimiento local para el año civil 2020 en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad. Por consiguiente, solo debe evaluarse la coherencia de los objetivos de rendimiento local en materia de capacidad con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024.

(22) Los proyectos de objetivos de capacidad en ruta propuestos por Austria para el PR3, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia que se fijaron en el Plan de Operaciones de Red son los siguientes:

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Austria, en minutos de retraso ATFM por vuelo	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Valores de referencia para Austria	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) La Comisión observa que los proyectos de objetivos en materia de capacidad propuestos por Austria son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil de 2021 a 2024.

(24) Por lo que se refiere al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que Austria ha presentado, en el proyecto de plan de rendimiento, una serie de medidas para la consecución de los objetivos locales en materia de capacidad en ruta. Estas medidas incluyen la contratación y formación continuas de controladores de tránsito aéreo, sistemas de turnos flexibles y centralizados, la mejora permanente de las actividades ATFM y la colaboración transfronteriza con los países vecinos.

(25) A partir de las conclusiones expuestas en los considerandos (23) y (24), los proyectos de objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(26) En lo que respecta a los aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, tal como se establece en el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento, la Comisión ha complementado su evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad en ruta con una revisión de los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra b), de dicho Reglamento de Ejecución. Se consideró que estos proyectos de objetivos planteaban dudas en lo que respecta a Austria.

(27) En primer lugar, la Comisión ha concluido que los objetivos propuestos para el PR3 para un retraso ATFM medio a la llegada de 0,87 minutos, 0,84 minutos y 0,82 minutos por vuelo para los años civiles 2022, 2023 y 2024, respectivamente, son superiores al rendimiento en términos de retraso ATFM alcanzado durante el segundo período de referencia («PR2»), que oscila entre 0,49 y 0,81 minutos por vuelo.

(28) En segundo lugar, al comparar a nivel de aeropuerto los proyectos de objetivos nacionales sobre el retraso ATFM medio a la llegada con el rendimiento de aeropuertos similares durante el PR2, la Comisión ha constatado que se espera que los aeropuertos de Viena, Innsbruck y Salzburgo experimenten retrasos ATFM superiores a los previstos para aeropuertos similares.

(29) 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 de capacidad de aproximación para el PR3 a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos (27) y (28), o revisar a la baja dichos objetivos.

Evaluación de los proyectos de objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

(30) En cuanto a la rentabilidad, otro ámbito clave de rendimiento, se ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por Austria, en lo relativo al coste unitario determinado para los servicios de navegación aérea en ruta, con arreglo a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esos criterios consisten en la tendencia del coste unitario determinado durante el PR3, la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado durante el PR2 y el PR3 (2015-2024), y la comparación entre el valor de referencia para el coste unitario determinado a nivel de 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.

(31) La evaluación de los objetivos de rentabilidad en ruta se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales. La evaluación se complementó con la revisión de los factores y parámetros clave en los que se basaban dichos objetivos, tal como se especifica en el anexo IV, punto 2.1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(32) Los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta propuestos por Austria para el PR3 son los siguientes:

Zona de tarificación en ruta de Austria	Valor de referencia de 2014	Valor de referencia de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales, a precios de 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

(33) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta de Austria a nivel de zona de tarificación del -5,7 % durante el PR3 supera la tendencia a escala de la Unión del +1,0 % durante ese mismo período.

(34) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta de Austria a nivel de zona de tarificación durante el PR2 y el PR3, del -3,6 %, supera la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del -1,3 % durante el mismo período.

(35) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Austria para el coste unitario determinado, de 63,19 EUR en términos reales a precios de 2017 («EUR2017»), es un 21,3 % inferior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 80,26 EUR en EUR2017. La Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Austria sigue siendo significativamente inferior a la media del grupo de comparación durante todo el PR3, observándose una diferencia de -42,6 % en 2024.

(36) A partir de las conclusiones expuestas en los considerandos (33) a (35), los proyectos de objetivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

Revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(37) En lo que respecta a los aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, tal como se establece en el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento, la Comisión ha complementado su evaluación de los proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta con una revisión de los proyectos de objetivos de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra c), de dicho Reglamento de Ejecución. Se consideró que estos proyectos de objetivos planteaban dudas en lo que respecta a Austria.

(38) Al comparar el coste unitario determinado de aproximación con el rendimiento de aeropuertos similares para el PR3, la Comisión observa que se estima que el coste unitario determinado para Viena, el aeropuerto principal, está por encima del coste unitario determinado medio de los aeropuertos pertinentes por un margen significativo.

(39) 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 de rentabilidad de aproximación para el PR3 a la luz de las observaciones expuestas en el considerando (38), o revisar a la baja dichos objetivos.

Revisión de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 como complemento de la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad por parte de la Comisión

(40) Con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en lo relativo a los proyectos de objetivos de capacidad, la Comisión ha complementado su evaluación con una revisión de los proyectos de sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En este sentido, la Comisión ha examinado si los proyectos de sistemas de incentivos cumplen los requisitos fundamentales establecidos en el artículo 11, apartados 1 y 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Se consideró que los proyectos de sistemas de incentivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria planteaban dudas.

(41) La Comisión observa que tanto el sistema de incentivos para la capacidad en ruta como el sistema de incentivos para la capacidad de terminal propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Austria incluyen una desventaja financiera máxima del 0,50 % de los costes determinados y una ventaja financiera máxima del 0,50 % de los costes determinados.

(42) Por lo que a dichos sistemas de incentivos se refiere, la Comisión, sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, alberga serias dudas sobre si las desventajas financieras máximas propuestas, que se elevan al 0,50 % de los costes determinados, tendrían una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, como exige el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(43) 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 de capacidad en ruta y de las terminales, de manera que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas de incentivos se fijen en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal como se exige expresamente en el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo cual, en opinión de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES

(44) A partir de la evaluación expuesta en los considerandos (10) a (43), la Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

(45) La Comisión observa que algunos Estados miembros han indicado su intención de incluir partidas de costes relacionadas con la detección de drones en los aeropuertos en sus bases de costes del PR3. No ha sido posible determinar con precisión, a partir de los elementos que recogen los proyectos de planes de rendimiento, en qué medida los Estados miembros han incluido dichos costes determinados en sus bases de costes del PR3 y, cuando se han incluido dichos costes, en qué medida estos costes se deben a la prestación de servicios de navegación aérea, en cuyo caso, por tanto, podrían considerarse admisibles con arreglo al sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación. Los servicios de la Comisión han enviado una solicitud de información *ad hoc* a todos los Estados miembros para recabar la información pertinente, y seguirán examinando los costes notificados de detección de drones en los aeropuertos en el contexto de la verificación de la conformidad de las tarifas unitarias. La presente Decisión se entiende sin perjuicio de las constataciones y conclusiones de la Comisión sobre el tema de los costes de la detección de drones.

(46) En respuesta a la agresión militar de Rusia contra Ucrania, que comenzó el 24 de febrero de 2022, la Unión ha adoptado medidas restrictivas por las que se prohíbe a las compañías aéreas rusas, las aeronaves matriculadas en Rusia y las aeronaves no matriculadas en Rusia pero que pertenezcan, sean fletadas o estén de otro modo bajo el control de personas físicas o jurídicas, entidades u organismos rusos, aterrizar en el territorio de la Unión, despegar desde este o sobrevolarlo. Estas medidas están provocando una reducción del tráfico aéreo en el espacio aéreo situado sobre el territorio de la Unión. Sin embargo, el impacto a escala de la Unión no debería ser comparable a la reducción del tráfico aéreo resultante del brote de la pandemia de COVID-19 que tuvo lugar en marzo de 2020. Por consiguiente, procede mantener las medidas y los procesos existentes para la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el PR3.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, y que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891.

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 13 de abril de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Austria de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia.

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión 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 AESA**				
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Política y objetivos de seguridad	B	B	B	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	C	**D**
	Garantía de la seguridad	B	B	B	**C**
	Fomento de la seguridad	B	B	B	**C**
	Cultura de la seguridad	B	B	B	**C**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos en materia de medio ambiente en ruta de Austria, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Valores de referencia para Austria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio ATFM en ruta en minutos por vuelo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Austria, en minutos de retraso ATFM por vuelo	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Valores de referencia para Austria	0,10	0,17	0,17	0,16

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado para los servicios de navegación aérea en ruta

Zona de tarificación en ruta de Austria	**Valor de referencia de 2014**	**Valor de referencia de 2019**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales, a precios de 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**