DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/1040 DE LA COMISIÓN

de 16 de mayo de 2025

relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Francia, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburgo y los Países Bajos 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 del Cielo Único Europeo

[notificada con el número C(2025) 2930]

(Los textos en lenguas alemana, danesa, eslovaca, estonia, francesa, griega, inglesa, irlandesa, letona y neerlandesa son los únicos auténticos)

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 segundo,

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,

Previa consulta al Comité del Cielo Único,

Considerando lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

(1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, los Estados miembros deben elaborar, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», *functional airspace blocks*), planes que incluyan objetivos de rendimiento, para cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación de los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento locales 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 ([3]).

(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 a más tardar el 1 de octubre de 2024. Después de verificar la integridad de esos proyectos de planes de rendimiento, la Comisión solicitó a los Estados miembros que presentaran proyectos de planes de rendimiento actualizados a más tardar el 15 de noviembre de 2024.

(4) La evaluación de la Comisión presentada en la presente Decisión se basa en los proyectos de planes de rendimiento actualizados para el PR4 presentados por Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Francia, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburgo y los Países Bajos («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]) 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/dec_impl/2024/1688/oj).t.

(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 de asesoramiento sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento.

(6) La Comisión, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ([4]), ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento locales incluidos en los proyectos de planes de rendimiento sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, y teniendo en cuenta las circunstancias locales en caso necesario.

(7) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros afectados en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea sobre la base del criterio establecido en el punto 1.1 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha examinado si los objetivos propuestos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento proporcionan un nivel de eficacia de la gestión de la seguridad igual o superior al nivel de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

(8) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros afectados en relación con la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el punto 1.2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos propuestos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento 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 de 2 de julio de 2024, elaborado de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([5]). Esta evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales.

(9) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros afectados en relación con el retraso medio de la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», *air traffic flow management*) en ruta por vuelo se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos propuestos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento se han comparado con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de la Red de 2 de julio de 2024, elaborado de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión. Esta evaluación se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales.

(10) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, la coherencia de los objetivos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento en relación con el coste unitario determinado («CUD») para los servicios de navegación aérea de ruta se ha evaluado sobre la base de 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 CUD durante el PR4, la tendencia a largo plazo del CUD durante el tercer período de referencia (2020-2024) («PR3») y el PR4 (2020-2029), y el valor de referencia del CUD a escala de zona de tarificación en comparación con el valor medio de las zonas de tarificación en las que los proveedores de servicios de navegación aérea tienen un entorno operativo y económico similar.

(11) Para los casos en lo que se constató que los objetivos en materia de rentabilidad en ruta eran incoherentes con los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b), y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha examinado además, a la luz de las justificaciones y pruebas aportadas en los proyectos de planes de rendimiento, si una divergencia podría considerarse necesaria y proporcionada sobre la base del punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

([4]) 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).

([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», *air traffic management*) 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).

(12) La Comisión ha complementado su evaluación de los proyectos de planes de rendimiento con una revisión de los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. 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 señala que no ha llevado a cabo, en el marco de dicha revisión, un análisis detallado de las metodologías empleadas por los Estados miembros 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 dichas metodologías 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 ([6]) y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

2. CONCLUSIONES RELATIVAS A ALEMANIA, BÉLGICA, FRANCIA, LUXEMBURGO Y LOS PAÍSES BAJOS

(13) Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo, los Países Bajos y Suiza han elaborado y adoptado conjuntamente un proyecto de plan de rendimiento a escala del Bloque Funcional de Espacio Aéreo de Europa Central («FABEC», *Functional Airspace Block Europe Central*).

(14) La presente Decisión expone la evaluación de la Comisión del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con respecto a Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos. Como tercer país sujeto al sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo ([7]), la Comisión ha notificado por separado a Suiza las conclusiones resultantes de la evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC ([8]).

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad ([9])

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo

(15) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos para la zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Por lo que se refiere 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 CUD de Bélgica y Luxemburgo a escala de zona de tarificación del - 0,1 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

([6]) 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).

([7]) DO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Decisión de Ejecución C(2025) 2923 de la Comisión, de 16 de mayo de 2025, relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentado por Suiza 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.

([9]) La Comisión consideró que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Francia, incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, eran coherentes con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4. Por lo tanto, en la presente Decisión no se exponen conclusiones a este respecto.

(17) Por lo que se refiere 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 CUD de Bélgica y Luxemburgo a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 1,1 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(18) Por lo que se refiere 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 del CUD de Bélgica y Luxemburgo de 104,26 EUR, expresado en términos reales a precios de 2022 («EUR2022»), es un 10,8 % superior al valor de referencia medio de 94,13 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra e), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(19) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (16), (17) y (18) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (16) y (17) se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(20) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Bélgica y Luxemburgo hacen referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por los proveedores de servicios de navegación aérea skeyes y el Maastricht Upper Area Control Centre («MUAC», Centro de Control del Espacio Aéreo Superior de Maastricht) en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad locales («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:

a) la formación y contratación por skeyes y el MUAC de nuevos controladores de tránsito aéreo («CTA»), principalmente para sustituir a los CTA que está previsto que se jubilen durante el PR4, pero también para responder al crecimiento previsto del tránsito y asistir en la modernización del sistema;

b) la adquisición e implantación por skeyes de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo («ATM», *air traffic management*) en 2028, que aportará mejoras funcionales y técnicas significativas; la nueva ATM sustituirá al actual sistema ATM de skeyes, que lleva en uso desde 2009;

c) el despliegue por skeyes de una nueva herramienta de planificación que permitirá una rotación automatizada de los CTA, lo que dará lugar a una gestión optimizada de la mano de obra y a beneficios operativos asociados;

d) el desarrollo y la implementación por parte del MUAC de nuevas herramientas y funciones de apoyo a las operaciones;

e) la aplicación por parte del MUAC de mejoras estructurales en el diseño y la utilización del espacio aéreo;

f) la construcción por parte del MUAC de un nuevo edificio con el fin de albergar una nueva sala de operaciones con oficinas e instalaciones de apoyo.

(21) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por Bélgica y Luxemburgo en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (20) son significativamente inferiores en términos monetarios a las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el OER. Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por Bélgica y Luxemburgo podrían considerarse parte de las operaciones normales de los proveedores de servicios de navegación aérea afectados o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por Bélgica y Luxemburgo pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4. Por consiguiente, la Comisión señala que las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (16) y (17) no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales derivados de las medidas de capacidad presentadas.

(22) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Bélgica y Luxemburgo.

(23) Además, la Comisión señala que Bélgica y Luxemburgo no han presentado en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(24) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (15) a (23), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Zona de tarificación de ruta de Alemania

(25) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos para la zona de tarificación de ruta de Alemania para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Alemania	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Por lo que se refiere 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 CUD de Alemania a escala de zona de tarificación del - 1,2 % durante el PR4 está en consonancia con la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(27) Por lo que se refiere 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 CUD de Alemania a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del - 0,2 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(28) Por lo que se refiere 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 del CUD de Alemania de 74,90 EUR en EUR2022 es un 29,9 % superior al valor de referencia medio de 57,66 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra a), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(29) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (27) y (28) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si la divergencia observada con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refiere el considerando (27) se debe exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(30) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Alemania hace referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por los proveedores de servicios de navegación aérea DFS y el MUAC en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad locales («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:

a) la formación y contratación por parte de DFS y el MUAC de nuevos CTA: en el caso de DFS, está previsto que esta medida dé lugar, durante el PR4, a un aumento global de más del 10 % del número de CTA en operaciones en los centros de control de área («CCA») de Bremen, Karlsruhe, Langen y Múnich, con el fin de hacer frente a la escasez de capacidad a la que se enfrentan dichos CCA; en el caso del MUAC, se prevé que el número de CTA en operaciones aumente solo ligeramente durante el PR4, pero la incorporación de nuevos CTA seguirá siendo significativa para compensar el elevado número previsto de jubilaciones de CTA durante ese período de referencia;

b) la adquisición y el despliegue por DFS de nuevas funcionalidades del sistema ATM para los CCA de Bremen y Múnich; se espera que esas funcionalidades den lugar a mejoras operativas en la prestación de servicios de navegación aérea, incluida una mayor capacidad del espacio aéreo;

c) la iniciativa del MUAC y DFS, en relación con el CCA de Karlsruhe, de crear dos centros de datos georredundantes capaces de prestarse apoyo y sustituirse mutuamente, con el objetivo de reforzar la calidad del servicio de los servicios de navegación aérea;

d) la participación de DFS, junto con otros seis proveedores de servicios de navegación aérea, en un programa de cooperación que tiene como objetivo el desarrollo de un futuro sistema ATM común para los proveedores de servicios de navegación aérea afectados; DFS considera que el nuevo sistema ATM resultante podría desplegarse en el CCA de Langen a partir de 2031, es decir, fuera del plazo del PR4;

e) la implantación por parte de DFS de los sistemas técnicos y los programas informáticos necesarios para cumplir la subfuncionalidad «AF6: Fase inicial del intercambio de información sobre trayectorias» exigida en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión ([10]);

f) la aplicación por parte de DFS de cambios en su sistema de vigilancia y la instalación de una nueva herramienta en apoyo de una sectorización más eficiente y dinámica del espacio aéreo;

g) el desarrollo y la implementación por parte del MUAC de nuevas herramientas y funciones de apoyo a las operaciones;

h) la aplicación por parte del MUAC de mejoras estructurales en el diseño y la utilización del espacio aéreo;

i) la construcción por parte del MUAC de un nuevo edificio con el fin de albergar una nueva sala de operaciones con oficinas e instalaciones de apoyo.

(31) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por Alemania en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (30) son significativamente inferiores en términos monetarios a la divergencia observada con respecto a la tendencia a largo plazo de la rentabilidad a escala de la Unión calculada por el OER.

(32) Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por Alemania podrían considerarse parte de las operaciones normales de los proveedores de servicios de navegación aérea afectados o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por Alemania pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4. Por consiguiente, la Comisión señala que las divergencias observadas con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refiere el considerando (27) no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales derivados de las medidas de capacidad presentadas.

(33) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Alemania.

(34) Además, la Comisión señala que Alemania no ha presentado en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(35) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (25) a (34), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Alemania deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Zona de tarificación de ruta de los Países Bajos

(36) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos para la zona de tarificación de ruta de los Países Bajos para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

([10]) 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 de Ejecución (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).

Zona de tarificación de ruta de los Países Bajos	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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 E-UR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Por lo que se refiere 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 CUD de los Países Bajos a escala de zona de tarificación del + 0,3 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(38) Por lo que se refiere 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 CUD de los Países Bajos a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 2,3 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(39) Por lo que se refiere 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 del CUD de los Países Bajos de 104,60 EUR en EUR2022 es un 11,3 % superior al valor de referencia medio de 94,01 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra e), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(40) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (37) a (39) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (37) y (38) se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(41) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, los Países Bajos hacen referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por los proveedores de servicios de navegación aérea LVNL y el MUAC en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad locales («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:

a) la formación y contratación por LVNL y el MUAC de nuevos CTA, principalmente para sustituir a los CTA que está previsto que se jubilen durante el PR4, pero también para responder al crecimiento previsto del tránsito y asistir en la modernización del sistema;

b) la mejora por parte de LVNL de sus instalaciones de formación y simuladores de entrenamiento para CTA, con el fin de aumentar la capacidad de formación y los resultados de dicha formación;

c) la actualización por parte de LVNL de su sistema ATM, que se prevé que permitirá futuras mejoras de la capacidad del espacio aéreo;

d) el desarrollo y la implementación por parte del MUAC de nuevas herramientas y funciones de apoyo a las operaciones;

e) la aplicación por parte del MUAC de mejoras estructurales en el diseño y la utilización del espacio aéreo;

f) la construcción por parte del MUAC de un nuevo edificio con el fin de albergar una nueva sala de operaciones con oficinas e instalaciones de apoyo.

(42) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por los Países Bajos en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (41) son significativamente inferiores en términos monetarios a las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el OER. Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por los Países Bajos podrían considerarse parte de las operaciones normales de los proveedores de servicios de navegación aérea afectados o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por los Países Bajos pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4. Por consiguiente, la Comisión señala que las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (37) y (38) no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales derivados de las medidas de capacidad presentadas.

(43) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a los Países Bajos.

(44) Además, la Comisión señala que los Países Bajos no han presentado en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(45) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (36) a (44), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de los Países Bajos deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de seguridad

(46) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de seguridad incluidas en dicho plan.

(47) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (46), la Comisión señala que el proyecto de plan de rendimiento del FABEC incluye medidas para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de seguridad con vistas a alcanzar los objetivos a escala de la Unión en 2029. Sin embargo, la Comisión señala que, a pesar de esas medidas, los objetivos intermedios para los años 2025 a 2028 presentados por Luxemburgo y los Países Bajos para los proveedores de servicios de navegación aérea ANALUX y LVNL, respectivamente, son anormalmente bajos. Esos objetivos intermedios tan bajos no están justificados a la luz del rendimiento real de dichos proveedores de servicios de navegación aérea en el PR3 y de las medidas presentadas para la consecución de dichos objetivos en materia de seguridad para el PR4.

(48) Por lo tanto, la Comisión considera que Luxemburgo y los Países Bajos deben abordar las conclusiones expuestas en el considerando (47) mediante la mejora de los niveles de gestión de la seguridad previstos para los años 2025 a 2028 por lo que se refiere a los proveedores de servicios de navegación aérea ANALUX y LVNL, respectivamente, incluso mediante la adopción de medidas adicionales en caso necesario.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente

(49) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente incluidas en dicho plan.

(50) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (49), la Comisión alberga serias dudas de si las medidas presentadas por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente del FABEC son adecuadas para permitir el cumplimiento efectivo de dichos objetivos. Habida cuenta de las conclusiones del OER, la Comisión observa, en particular, que las medidas presentadas por Francia con respecto al proveedor de servicios de navegación aérea «DSNA» son insuficientes para permitir las mejoras previstas de la eficiencia de vuelo en el PR4.

(51) Por lo tanto, la Comisión considera que el FABEC debe establecer medidas adicionales para la consecución de sus objetivos en materia de medio ambiente para el PR4, por ejemplo, mediante la implantación efectiva del espacio aéreo de rutas libres y la implantación de un espacio aéreo de rutas libres transfronterizo con otros Estados miembros vecinos.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad

(52) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento del FABEC con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad en ruta incluidas en dicho plan.

(53) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (52), la Comisión alberga serias dudas de si las medidas presentadas por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad en ruta del FABEC son adecuadas para permitir el cumplimiento efectivo de dichos objetivos. Habida cuenta de las conclusiones del OER, la Comisión observa, en particular, que las medidas presentadas por Alemania con respecto al proveedor de servicios de navegación aérea «DFS» son insuficientes para responder efectivamente a la demanda de tránsito prevista en el PR4.

(54) Por consiguiente, la Comisión considera que el FABEC debe establecer medidas adicionales para la consecución de sus objetivos en materia de capacidad en ruta para el PR4, por ejemplo, en lo que respecta a la formación y contratación de CTA adicionales, un uso más eficiente de los recursos y acuerdos de cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea.

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

(55) 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 del FABEC 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 esos objetivos planteaban problemas.

(56) Por lo que se refiere a Bélgica, la Comisión señala que los objetivos propuestos en materia de capacidad de aproximación para el PR4 dan lugar a un deterioro significativo del retraso ATFM medio anual a la llegada en comparación con el PR3. De hecho, los objetivos propuestos para el PR4 se fijan en 0,94 minutos por vuelo, excepto para el año 2027, para el que se propone un objetivo de 2,00 minutos por vuelo, mientras que el rendimiento real registrado en 2024 fue de 0,28 minutos por vuelo. Además, se constató que estos objetivos en materia de capacidad de aproximación dan lugar a un nivel de retraso ATFM medio a la llegada por vuelo significativamente peor en el aeropuerto de Bruselas que el nivel de rendimiento de aeropuertos similares señalados por el OER.

(57) Por lo que se refiere a los Países Bajos, la Comisión señala que el retraso ATFM medio a la llegada registrado en los tres últimos años del PR3 fue elevado, alcanzando los 3,50 minutos por vuelo en 2024. Los objetivos en materia de capacidad de aproximación propuestos para el PR4, si bien suponen una mejora en comparación al PR3, dan lugar a un nivel de retraso ATFM medio a la llegada por vuelo significativamente peor en el aeropuerto de Amsterdam Schiphol que el nivel de rendimiento de aeropuertos similares señalados por el OER.

(58) Por consiguiente, la Comisión considera que Bélgica y los Países Bajos deben justificar en mayor medida los objetivos en materia de capacidad de aproximación para el PR4 a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos (56) y (57), o deben revisar a la baja dichos objetivos.

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

(59) 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 del FABEC 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 esos objetivos planteaban problemas.

(60) Por lo que se refiere a la zona de tarificación de aproximación de Bélgica, la Comisión señala que los objetivos en materia de rentabilidad propuestos dan lugar a una tendencia del CUD del - 0,8 % durante el PR4. Sin embargo, se constató que el CUD medio para el PR4 de los servicios de navegación aérea de aproximación en el aeropuerto de Bruselas es, según las estimaciones, significativamente superior al CUD mediano de los aeropuertos similares señalados por el OER.

(61) Por lo que se refiere a la zona de tarificación de aproximación de Alemania, la Comisión señala que los objetivos en materia de rentabilidad propuestos dan lugar a una tendencia del CUD del - 0,8 % durante el PR4. Sin embargo, se constató que el CUD medio para el PR4 de los servicios de navegación aérea de aproximación en los aeropuertos de Múnich, Hamburgo, Dusseldorf y Cologne-Bonn es, según las estimaciones, significativamente superior al CUD mediano del grupo de aeropuertos similares pertinente.

(62) Por lo que se refiere a la zona de tarificación de aproximación de los Países Bajos, la Comisión señala que los objetivos en materia de rentabilidad propuestos dan lugar a una tendencia de deterioro del CUD del + 0,4 % durante el PR4. Además, se constató que el CUD medio para el PR4 de los servicios de navegación aérea de aproximación en el aeropuerto de Amsterdam-Schiphol es, según las estimaciones, significativamente superior al CUD mediano del grupo de aeropuertos similares pertinente.

(63) Por consiguiente, la Comisión considera que Alemania, Bélgica y los Países Bajos deben justificar en mayor medida sus objetivos en materia de rentabilidad de aproximación para el PR4 a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos (60), (61) y (62), o deben revisar a la baja dichos objetivos.

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

(64) De conformidad con el punto 2.1, letra f), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los sistemas de incentivos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC destinados a contribuir a la consecución de los objetivos en materia de capacidad («sistemas de incentivos relativos a la capacidad»). Se constató que los sistemas de incentivos relativos a la capacidad para el PR4 establecidos por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos para los servicios de ruta y de aproximación planteaban problemas.

(65) La Comisión señala que el sistema de incentivos relativos a la capacidad en ruta del FABEC y el sistema de incentivos relativos a la capacidad de aproximación de Alemania, Bélgica, Francia y los Países Bajos, tal como se establecen en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, contienen una desventaja financiera máxima que asciende únicamente al 0,50 % de los costes determinados. Habida cuenta el asesoramiento especializado proporcionado por el OER, la Comisión considera que las desventajas financieras máximas de esos sistemas de incentivos 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».

(66) Por consiguiente, Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos debe revisar los sistemas de incentivos relativos a la capacidad a que se refiere el considerando (65), de modo 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 exige 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.

3. **CONCLUSIONES RELATIVAS A DINAMARCA**

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(67) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Dinamarca para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Dinamarca	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Por lo que se refiere 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 CUD de Dinamarca a escala de zona de tarificación del - 1,6 % durante el PR4 es más favorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(69) Por lo que se refiere 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 CUD de Dinamarca a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 0,8 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(70) Por lo que se refiere 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 del CUD de Dinamarca de 73,02 EUR en EUR2022 es un 19,9 % superior al valor de referencia medio de 60,91 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra f), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(71) Además, la Comisión señala que Dinamarca no ha presentado ninguna justificación de las divergencias a que se refieren los considerandos (69) y (70) sobre la base de costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad o costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, no deben considerarse satisfechos los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4, letra d), incisos i) y ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Dinamarca.

(72) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (67) a (71), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Dinamarca deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

4. **CONCLUSIONES RELATIVAS A ESTONIA**

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(73) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Estonia para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Estonia	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Por lo que se refiere 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 CUD de Estonia a escala de zona de tarificación del + 0,4 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(75) Por lo que se refiere 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 CUD de Estonia a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 4,3 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(76) La Comisión señala, no obstante, que Estonia ha perdido, como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, una parte significativa de los sobrevuelos de los que se encargaba históricamente. Esta reducción del tránsito sigue teniendo un impacto considerable durante el PR4 en el rendimiento en términos de rentabilidad del proveedor de servicios de navegación aérea de Estonia y, en particular, tiene un efecto negativo en la tendencia a largo plazo del CUD de Estonia calculada durante el PR3 y el PR4 combinados.

(77) Por tanto, es necesario y adecuado examinar, a efectos del criterio de evaluación a que se refiere el considerando (75), si Estonia cumpliría la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión en ausencia de las circunstancias a que se refiere el considerando (76).

(78) A tal fin, la Comisión ha recalculado la tendencia a largo plazo del CUD de Estonia durante el PR3 y el PR4 a la luz de la pérdida estructural estimada de tránsito de Estonia como consecuencia de la guerra en Ucrania, medida en unidades de servicio en ruta. Este nuevo cálculo da lugar a una tendencia ajustada del CUD a largo plazo de Estonia del - 2,4 %, que es más favorable que la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión del - 1,0 %. Por consiguiente, se concluye que Estonia cumple el criterio de evaluación a que se refiere el considerando (75), tras tener en cuenta el efecto de la reducción significativa del tránsito como resultado de la guerra en Ucrania.

(79) Por lo que se refiere 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 del CUD de Estonia de 54,69 EUR en EUR2022 es un 5,2 % superior al valor de referencia medio de 52,00 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra d), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(80) Además, la Comisión señala que Estonia no ha presentado ninguna justificación de las divergencias a que se refieren los considerandos (74) y (79) sobre la base de costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad o costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, no deben considerarse satisfechos los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4, letra d), incisos i) y ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Estonia.

(81) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (73) a (80), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Estonia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

5. **CONCLUSIONES RELATIVAS A GRECIA**

Evaluación de los objetivos en materia de capacidad

(82) Los objetivos en materia de capacidad en ruta propuestos por Grecia para el PR4, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia del Plan de Operaciones de la Red de 2 de julio de 2024, son los siguientes:

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito de rendimiento clave de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valores de referencia	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) La Comisión observa que los objetivos en materia de capacidad propuestos por Grecia para los años 2027, 2028 y 2029 son iguales a los valores de referencia nacionales correspondientes. Sin embargo, los objetivos en materia de capacidad propuestos son significativamente superiores a los valores de referencia con respecto a los años 2025 y 2026.

(84) Las medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad presentadas por Grecia incluyen la formación y contratación por parte del proveedor de servicios de navegación aérea de un elevado número de nuevos CTA, que dará lugar a un aumento global del número de CTA equivalentes a tiempo completo en operaciones en el CCA del 35 % durante el PR4. Además, el proveedor de servicios de navegación aérea tiene previsto desplegar un nuevo sistema ATM, actualizar su red de radar, aplicar medidas de reorganización del espacio aéreo y mejorar sus procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad.

(85) Sobre la base de la evaluación realizada por el OER, la Comisión señala que determinadas medidas pertinentes de mejora de la capacidad planteadas en el Plan de Operaciones de la Red de 2 de julio de 2024 no se incluyen en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia. Esto puede dar lugar a un desfase de capacidad durante el PR4, en particular en los años 2025 y 2026 para los que los objetivos en materia de capacidad propuestos son superiores a los valores de referencia correspondientes.

(86) Grecia afirma en su proyecto de plan de rendimiento que los objetivos en materia de capacidad para los años civiles 2025 y 2026 no pudieron fijarse en consonancia con los valores de referencia incluidos en el Plan de Operaciones de la Red de 2 de julio de 2024 debido al crecimiento más optimista del tránsito aéreo incluido en las previsiones de tránsito de STATFOR de octubre de 2024. Grecia explica que el proveedor de servicios de navegación aérea sufrió retrasos en el PR3 en la ejecución de su plan de inversiones para el PR3 y en la contratación de CTA, lo que ha dado lugar a limitaciones de las operaciones a escala local. Grecia invoca, en particular, las limitaciones técnicas relacionadas con los sistemas heredados actualmente en uso por el proveedor de servicios de navegación aérea, cuya sustitución o modernización están previstas más adelante en el transcurso del PR4.

(87) Sin embargo, a la luz de los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión considera que la información y las pruebas facilitadas por Grecia en su proyecto de plan de rendimiento, en particular por lo que se refiere a las circunstancias locales pertinentes, no justifican las divergencias significativas propuestas de los objetivos en materia de capacidad para los años 2025 y 2026 con respecto a los valores de referencia correspondientes. La Comisión considera que Grecia podría adoptar medidas adicionales para mejorar sus objetivos en materia de capacidad para esos años con el fin de mitigar los efectos negativos del retraso en la contratación de CTA y de la no realización de las inversiones previstas en el PR3.

(88) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (82) a (87), los objetivos en materia de capacidad de Grecia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(89) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Grecia para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Grecia	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Por lo que se refiere 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 CUD de Grecia a escala de zona de tarificación del + 0,5 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(91) Por lo que se refiere 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 CUD de Grecia a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del - 1,3 % es más favorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(92) La Comisión señala que el valor de referencia para el año 2019 presentado por Grecia en su proyecto de plan de rendimiento incluye ajustes de costes que ascienden a 19,5 millones EUR de costes adicionales expresados en EUR 2022. Según el análisis del OER, estos ajustes no formaban parte del valor de referencia de 2019 establecido en el plan de rendimiento de Grecia para el PR3 y no han sido adecuadamente justificados por Grecia en su proyecto de plan de rendimiento del PR4.

(93) Por tanto, es necesario examinar, a efectos del criterio de evaluación a que se refiere el considerando (91), si Grecia cumpliría la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión en ausencia de los ajustes con respecto al valor de referencia de 2019, a que se refiere el considerando (92).

(94) A tal fin, la Comisión ha recalculado la tendencia a la larga del CUD de Grecia durante el PR3 y el PR4 utilizando el valor de referencia para 2019 incluido en el plan de rendimiento de Grecia del PR3, en lugar del valor de referencia ajustado incluido en el proyecto de plan de rendimiento de Grecia para el PR4. Este nuevo cálculo da lugar a una tendencia ajustada del CUD a largo plazo de Grecia del + 0,1 %, que es más desfavorable que la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión del - 1,0 %. Por lo tanto, se concluye que Grecia no satisface el criterio de evaluación a que se refiere el considerando (91).

(95) Por lo que se refiere 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 del CUD de Grecia para 2024, de 25,04 EUR en EUR2022, es un 39,2 % inferior al valor de referencia medio de 41,19 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra c), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(96) Además, la Comisión señala que Grecia no ha presentado ninguna justificación de las divergencias a que se refieren los considerandos (90) y (91) sobre la base de medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad o medidas de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, no deben considerarse satisfechos los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4, letra d), incisos i) y ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Grecia.

(97) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (89) a (96), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Grecia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente

(98) De conformidad con el punto 2.1, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento de Grecia con la revisión de las medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente incluidas en dicho plan.

(99) Sobre la base de la revisión a que se refiere el considerando (98), la Comisión alberga dudas de si las medidas presentadas por Grecia para la consecución de sus objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente son adecuadas para permitir el cumplimiento efectivo de dichos objetivos. Habida cuenta de las conclusiones del OER, la Comisión observa, en particular, que Grecia no se ha comprometido, en el proyecto de plan de rendimiento, a aplicar varias medidas pertinentes establecidas en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas.

(100) Por consiguiente, la Comisión considera que Grecia debe mejorar las medidas para la consecución de sus objetivos en materia de medio ambiente para el PR4 presentados en el proyecto de plan de rendimiento, en particular comprometiéndose a aplicar todas las medidas operativas establecidas en el ERNIP y acelerando la implantación del espacio aéreo transfronterizo de rutas libres.

6. **CONCLUSIONES RELATIVAS A IRLANDA**

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(101) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Irlanda para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Irlanda	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Por lo que se refiere 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 CUD de Irlanda a escala de zona de tarificación del + 2,0 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(103) Por lo que se refiere 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 CUD de Irlanda a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 1,0 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(104) Por lo que se refiere 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 del CUD de Irlanda de 27,29 EUR en EUR2022 es un 4,0 % inferior al valor de referencia medio de 28,43 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra b), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(105) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (102) y (103) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (102) y (103) se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(106) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento, Irlanda hace referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por el proveedor de servicios de navegación aérea AirNav Ireland en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad locales («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:

a) la formación y empleo de CTA adicionales en operaciones con el fin de gestionar el aumento previsto del tránsito durante el PR4;

b) el empleo de más personal especialista en electrónica para los servicios de tránsito aéreo con el fin de asistir en la realización de proyectos de inversión de capital, en particular la implementación prevista de un nuevo sistema ATM durante el PR4;

c) el empleo de más personal de apoyo de sobrevuelo con el fin de liberar CTA de tareas no relacionadas con las operaciones y aumentar la productividad de los CTA;

d) la adquisición e implantación de un nuevo sistema ATM, que aportará mejoras funcionales y técnicas significativas; la nueva ATM sustituirá al actual sistema ATM de AirNav Ireland, que lleva en uso desde hace 17 años; en relación con el nuevo sistema ATM, AirNav Ireland también tiene previsto implementar un nuevo sistema ATM de contingencia y ampliar los edificios de su CCA con el fin de albergar las instalaciones de demostración y ensayo del nuevo sistema ATM;

e) la mejora de la infraestructura de radar en uso, en particular mediante la sustitución de componentes técnicos que han llegado al final de su vida útil;

f) la adquisición de equipos y herramientas para respaldar la resiliencia de las operaciones.

(107) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por Irlanda en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (106) cubrirían en términos monetarios las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el OER. Sin embargo, según el OER, Irlanda no se enfrenta a problemas importantes relacionados con la capacidad, cuya resolución requeriría costes adicionales significativos en el PR4.

(108) Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por Irlanda podrían considerarse parte de las operaciones normales del proveedor de servicios de navegación aérea afectado o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por Irlanda pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4.

(109) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Irlanda.

(110) Además, la Comisión señala que Irlanda no ha presentado en el proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(111) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (101) a (110), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Irlanda deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

7. **CONCLUSIONES RELATIVAS A LETONIA**

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(112) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Letonia para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Letonia	**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)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Por lo que se refiere 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 CUD de Letonia a escala de zona de tarificación del + 10,9 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(114) Por lo que se refiere 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 CUD de Letonia a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 9,3 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(115) La Comisión señala, no obstante, que Letonia ha perdido, como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, una parte significativa de los sobrevuelos de los que se encargaba históricamente. Esta reducción del tránsito sigue teniendo un impacto considerable durante el PR4 en el rendimiento en términos de rentabilidad del proveedor de servicios de navegación aérea de Letonia y, en particular, tiene un efecto negativo en la tendencia a largo plazo del CUD de Letonia calculada durante el PR3 y el PR4 combinados.

(116) Por tanto, es necesario y adecuado examinar, a efectos del criterio de evaluación a que se refiere el considerando (114), si Letonia cumpliría la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión en ausencia de las circunstancias a que se refiere el considerando (115).

(117) A tal fin, la Comisión ha recalculado la tendencia a largo plazo del CUD de Letonia durante el PR3 y el PR4 a la luz de la pérdida estructural estimada de tránsito de Letonia como consecuencia de la guerra en Ucrania, medida en unidades de servicio en ruta. Este nuevo cálculo da lugar a una tendencia ajustada del CUD a largo plazo de Letonia del + 1,3 %, que sigue estando por encima de la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión del - 1,0 %. Por consiguiente, se concluye que Letonia no cumple el criterio de evaluación a que se refiere el considerando (114), ni siquiera tras tener en cuenta el efecto de la reducción significativa del tránsito como resultado de la guerra en Ucrania.

(118) Por lo que se refiere 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 del CUD de Letonia de 37,97 EUR en EUR2022 es un 32,4 % inferior al valor de referencia medio de 56,17 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra d), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(119) Además, la Comisión señala que Letonia no ha presentado ninguna justificación de las divergencias a que se refieren los considerandos (113) a (117) sobre la base de costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad o costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, no deben considerarse satisfechos los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4, letra d), incisos i) y ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Letonia.

(120) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (112) a (119), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Letonia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

8. **CONCLUSIONES RELATIVAS A ESLOVAQUIA**

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(121) Los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos por Eslovaquia para el PR4, y los valores de referencia correspondientes, son los siguientes:

Zona de tarificación de ruta de Eslovaquia	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Por lo que se refiere 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 CUD de Eslovaquia a escala de zona de tarificación del - 0,6 % durante el PR4 es más desfavorable que la tendencia a escala de la Unión del - 1,2 % durante el mismo período.

(123) Por lo que se refiere 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 CUD de Eslovaquia a escala de zona de tarificación durante el PR3 y el PR4 del + 0,4 % es más desfavorable que la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del - 1,0 % durante el mismo período.

(124) Por lo que se refiere 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 del CUD de Eslovaquia de 60,11 EUR en EUR2022 es un 70,0 % superior al valor de referencia medio de 35,35 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra c), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(125) Es necesario examinar si las divergencias a que se refieren los considerandos (122) a (124) pueden considerarse necesarias y proporcionadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (122) y (123) se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a costes de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(126) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento, Eslovaquia hace referencia a los costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por el proveedor de servicios de navegación aérea LPS en relación con medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad locales («medidas de capacidad»). Las medidas de capacidad presentadas incluyen los siguientes elementos principales:

a) la formación y empleo de CTA adicionales en operaciones con el fin de gestionar el aumento previsto del tránsito durante el PR4; se prevé que esto dé lugar, durante el PR4, a un aumento global de aproximadamente el 10 % del número de CTA en operaciones en el CCA de Bratislava;

b) la implementación de un nuevo sistema ATM, que se prevé que permitirá futuras mejoras de la capacidad del espacio aéreo;

c) modernización de infraestructuras y edificios con vistas a mejorar la resiliencia de las operaciones.

(127) Habida cuenta de la evaluación realizada por el OER, los costes adicionales notificados por Eslovaquia en relación con las medidas de capacidad a que se refiere el considerando (126) son significativamente inferiores en términos monetarios a las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el OER. Además, la Comisión observa que determinadas medidas de capacidad invocadas por Eslovaquia podrían considerarse parte de las operaciones normales del proveedor de servicios de navegación aérea afectado o podrían no contribuir directamente a mejorar la capacidad del espacio aéreo. Por lo tanto, no es posible concluir, sin nuevos datos y análisis detallados, si las medidas de capacidad presentadas por Eslovaquia pueden considerarse, en su totalidad, necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos de rendimiento locales en materia de capacidad para el PR4. Por consiguiente, la Comisión señala que las divergencias observadas con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión a que se refieren los considerandos (122) y (123) no pueden atribuirse exclusivamente a los costes adicionales derivados de las medidas de capacidad presentadas.

(128) En consecuencia, no debe considerarse satisfecho el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Eslovaquia.

(129) Además, la Comisión señala que Eslovaquia no ha presentado en el proyecto de plan de rendimiento ninguna medida de reestructuración que justifique una divergencia con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión o con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión con arreglo al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(130) Sobre la base de las conclusiones expuestas en los considerandos (121) a (129), los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de ruta de Eslovaquia deben considerarse incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

9. **CONCLUSIONES**

(131) A la luz de lo anterior, determinados objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC presentado por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos, y determinados objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento presentados por Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Grecia, Irlanda y Letonia, no deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(132) De conformidad con el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, los Estados miembros afectados deben presentar a la Comisión sus proyectos de planes de rendimiento revisados en un plazo de tres meses a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión, tomando en consideración las recomendaciones formuladas por la Comisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento enumerados en el anexo de la presente Decisión, que se incluyen en el proyecto de plan de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentado por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos, y en los proyectos de planes de rendimiento nacionales presentados por Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Grecia, Irlanda y Letonia, son incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4») establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

Artículo 2

Grecia revisará sus objetivos en materia de capacidad en ruta para 2025 y 2026, expresados como la media de minutos de retraso en la gestión de afluencia del tránsito aéreo en ruta por vuelo, a fin de que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad establecidos en el artículo 4 de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

Cuando el Plan de Operaciones de la Red de 2 de julio de 2024, elaborado de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, recomiende medidas adicionales específicas para mejorar el rendimiento en materia de capacidad, se tendrán en cuenta dichas medidas al revisar los objetivos de rendimiento en materia de capacidad a que se refiere el párrafo primero.

Artículo 3

Bélgica, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, Grecia, Letonia, Luxemburgo, los Países Bajos y Eslovaquia revisarán a la baja los objetivos en materia de rentabilidad fijados para sus zonas de tarificación de ruta, expresados como coste unitario determinado (CUD).

Al revisar sus objetivos en materia de rentabilidad, esos Estados miembros:

a) velarán por que los objetivos en materia de rentabilidad revisados sean coherentes tanto con la tendencia del CUD a escala de la Unión como con la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión, a las que se hace referencia, respectivamente, en el punto 1.4, letras a) y b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317;

b) reducirán el nivel de los costes determinados en consecuencia, en particular con respecto al año civil 2029;

c) utilizarán las previsiones de tránsito más recientes, expresadas en unidades de servicio, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, letra a), cuando el valor de referencia de la zona de tarificación de ruta pertinente cumpla el criterio establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, el Estado miembro afectado velará por que los objetivos en materia de rentabilidad revisados sean coherentes al menos con la tendencia del CUD a escala de la Unión o con la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión.

Cuando, en su proyecto de plan de rendimiento revisado que debe presentarse de conformidad con el artículo 14, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, un Estado miembro invoque una divergencia con arreglo al punto 1.4, letra d), del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, velará por que dicha divergencia esté sustentada con información y justificaciones adecuadas. En particular, el Estado miembro demostrará que cualquier medida invocada para justificar una divergencia con respecto a los objetivos en materia de rentabilidad a escala de la Unión se refiere exclusivamente a recursos operativos o capacidades técnicas adicionales que son necesarios para alcanzar los objetivos en materia de capacidad.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son el Reino de Bélgica, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, la República Francesa, la República de Letonia, el Gran Ducado de Luxemburgo, el Reino de los Países Bajos y la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 16 de mayo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento que se consideran incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia

1. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DEL FABEC PRESENTADO POR ALEMANIA, BÉLGICA, FRANCIA, LUXEMBURGO Y LOS PAÍSES BAJOS**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	**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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zona de tarificación de ruta de Alemania	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zona de tarificación de ruta de los Países Bajos	**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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE DINAMARCA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Dinamarca	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE ESTONIA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Estonia	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE GRECIA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito de rendimiento clave de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Grecia	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE IRLANDA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Irlanda	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE LETONIA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Letonia	**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)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **OBJETIVOS INCLUIDOS EN EL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE ESLOVAQUIA**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación de ruta de Eslovaquia	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**