DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2022/780 DE LA COMISIÓN

de 13 de abril de 2022

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 para toda la Unión en el tercer período de referencia y en la que se formulan recomendaciones para la revisión de dichos objetivos

[notificada con el número C(2022) 2313]

(Los textos en lenguas alemana, francesa e italiana son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (en lo sucesivo, «Acuerdo») ([1]),

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) ([2]), y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo segundo,

Previa consulta al Comité del Cielo Único,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

Contexto

(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 a lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ([3]), los Estados miembros deben elaborar, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo, objetivos de rendimiento vinculantes para 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 son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(2) La pandemia de COVID-19 ha afectado significativamente, desde el primer trimestre del año civil 2020, al sector del transporte aéreo y ha reducido de manera significativa los volúmenes de tráfico aéreo en comparación con los niveles anteriores a la pandemia, debido a las medidas adoptadas por los Estados miembros y los terceros países para contenerla.

(3) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia («PR3») se establecieron inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión ([4]). Puesto que esos objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los proyectos de planes de rendimiento para el PR3 presentados posteriormente por los Estados miembros y Suiza se elaboraron antes del inicio de la pandemia de COVID-19, no tienen en cuenta los importantes cambios que se han producido en la situación del transporte aéreo.

([1]) DO L 114 de 30.4.2002, p. 73.
([2]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.
([3]) 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).
([4]) 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 ([5]), medidas excepcionales para el PR3 que dejan 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 de la Comisión ([6]), por la que se establecen los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3 en los ámbitos clave de rendimiento en materia de seguridad, medio ambiente, capacidad y rentabilidad.

(5) Todos los Estados miembros y Suiza han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento que incluyen objetivos de rendimiento locales revisados para el PR3, que se presentaron a la Comisión para su evaluación hasta el 1 de octubre de 2021. Suiza presentó a la Comisión su proyecto de plan de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, en este caso a escala del bloque funcional del espacio aéreo de Europa Central («FABEC»). Después de verificar la integridad del proyecto de plan de rendimiento del FABEC, la Comisión solicitó al FABEC que presentara un proyecto actualizado de plan de rendimiento a más tardar el 17 de noviembre de 2021. La evaluación de la Comisión incluida en la presente Decisión se basa en el proyecto de plan de rendimiento actualizado del FABEC presentado por Suiza y los Estados miembros que conforman el FABEC.

(6) El organismo de evaluación del rendimiento, al asistir a la Comisión en la aplicación del 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 con sus recomendaciones sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento para el PR3.

(7) La presente Decisión se refiere únicamente a los proyectos de objetivos de rendimiento y los elementos relacionados incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC que se aplican directamente al proveedor de servicios de navegación aérea designado para prestar servicios en el espacio aéreo de Suiza.

Enfoque de la evaluación

(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 nacionales o los objetivos a escala de bloques funcionales de espacio aéreo sobre la base de 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 de los proyectos de planes de rendimiento en lo referente a los elementos indicados en el anexo IV, punto 2, de dicho Reglamento de Ejecución.

(9) En cuanto al ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea sobre la base de los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esta 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. La Comisión llegó a la conclusión de que los objetivos locales de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Suiza y los Estados miembros que conforman el FABEC, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, no planteaban dudas en cuanto a su coherencia con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión, por lo que en la presente Decisión no se han establecido conclusiones al respecto.

(10) En cuanto al ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente, la coherencia de los objetivos presentados por Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, en lo relativo a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Por consiguiente, los objetivos propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC se han comparado con los correspondientes valores de referencia para la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta fijados en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas. La 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 respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

([5]) 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).

([6]) 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).

(11) Con respecto al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente, establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no fue revisado por la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, habida cuenta de que el plazo para la aplicación de dicho objetivo había expirado y que, por tanto, su ejecución había pasado a ser definitiva, sin posibilidad de ajuste retroactivo. Por consiguiente, no era adecuado que los Estados miembros y Suiza revisaran, en los proyectos de planes de rendimiento presentados hasta el 1 de octubre de 2021, sus objetivos de rendimiento locales para el año civil 2020 en el ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente. A la luz de estas consideraciones, se evaluó la coherencia de los objetivos locales de rendimiento en materia de medio ambiente con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión con respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024. Sobre esta base, la Comisión llegó a la conclusión de que los objetivos locales de rendimiento en materia de medio ambiente propuestos por Suiza y los Estados miembros que conforman el FABEC, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, no planteaban dudas en cuanto a su coherencia con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión y, por tanto, en la presente Decisión no se establecen conclusiones al respecto.

(12) En cuanto al ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, la coherencia de los objetivos presentados por Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en ruta por vuelo se ha evaluado sobre la base del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Por consiguiente, los objetivos propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC se han comparado con los correspondientes valores de referencia fijados en el Plan de Operaciones de Red. Esta 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 de capacidad en ruta, en concreto con un examen de las inversiones importantes previstas y del sistema o los sistemas de incentivos respecto de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(13) Con respecto al año civil 2020, el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, establecido inicialmente en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903, no fue revisado por la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891, habida cuenta de que el plazo para la aplicación de dicho objetivo había expirado y que, por tanto, su ejecución había pasado a ser definitiva, sin posibilidad de ajuste retroactivo. Por consiguiente, no era adecuado que los Estados miembros y Suiza revisaran, en los proyectos de planes de rendimiento presentados hasta el 1 de octubre de 2021, sus objetivos de rendimiento locales para el año civil 2020 en el ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad. A la luz de estas consideraciones, se evaluó la coherencia de los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión con respecto a los años civiles 2021, 2022, 2023 y 2024. Sobre esta base, la Comisión llegó a la conclusión de que los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad propuestos por Suiza y los Estados miembros que conforman el FABEC, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, no planteaban dudas en cuanto a su coherencia con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión y, por tanto, en la presente Decisión no se establecen conclusiones al respecto.

(14) Además, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad, en el caso de los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de conformidad con su artículo 1, apartados 3 y 4, la Comisión ha complementado su evaluación con una revisión de los proyectos de objetivos de capacidad de Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, 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. Dado que no se consideró que estos proyectos de objetivos plantearan dudas con respecto a Suiza, no es necesario recoger ninguna conclusión al respecto en la presente Decisión.

(15) En cuanto al ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad, la coherencia de los objetivos presentados por Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, en lo relativo a los costes unitarios determinados para los servicios de navegación aérea en ruta se ha evaluado sobre la base de los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En particular, esos criterios consisten en la tendencia del coste unitario determinado durante el PR3, la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado durante el segundo período de referencia (PR2) y el PR3 (2015-2024), y la comparación entre valor de referencia para el coste unitario determinado a escala de la zona de tarificación y el valor medio de las zonas de tarificación en las que los proveedores de servicios de navegación aérea tengan un entorno operativo y económico similar. Cuando los objetivos de rentabilidad en ruta se consideraron incoherentes con los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.4, letras a), b) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión examinó además si una desviación podía considerarse necesaria y proporcionada sobre la base del anexo IV, punto 1.4, letra d), de dicho Reglamento.

(16) Sobre esta base, la Comisión llegó a la conclusión de que los objetivos locales de rendimiento en materia de rentabilidad propuestos para la zona de tarificación en ruta de Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, no plantean dudas en cuanto a su coherencia con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión y, por tanto, en la presente Decisión no se establecen conclusiones al respecto.

(17) La evaluación de los objetivos de rentabilidad en ruta se llevó a cabo teniendo en cuenta las circunstancias locales. Se complementó con una revisión de los elementos indicados en el anexo IV, punto 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en concreto de los factores clave y los parámetros en que se basan dichos objetivos especificados en el punto 2.1, letra d), de dicho anexo. Dado que se constató que determinados factores y parámetros clave en los que se basan estos objetivos planteaban dudas con respecto a Suiza, en la presente Decisión se establecen las conclusiones correspondientes.

(18) Además, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de rentabilidad, en el caso de los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de conformidad con su artículo 1, apartados 3 y 4, la Comisión ha complementado su revisión con la evaluación de los proyectos de objetivos de rentabilidad de Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, 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. Dado que se consideró que estos proyectos de objetivos planteaban dudas con respecto a Suiza, en la presente Decisión se establecen las conclusiones correspondientes.

(19) Con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en lo relativo a la evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad, la Comisión ha complementado su revisión con una evaluación 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 analizado 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. Dado que se consideró que estos proyectos de sistemas de incentivos planteaban dudas con respecto a Suiza, en la presente Decisión se establecen las conclusiones correspondientes.

Consideraciones especiales sobre la evolución del tránsito

(20) Según las previsiones de base del tránsito de STATFOR de octubre de 2021, el tránsito aéreo a escala de la Unión alcanzará sus niveles anteriores a la pandemia en el transcurso de 2023 y superará esos niveles en 2024. Sin embargo, el nivel de incertidumbre en relación con la evolución del tránsito sigue siendo especialmente elevado debido a los riesgos relacionados con el progreso de la situación epidemiológica de la COVID-19. La Comisión observa que se espera que la recuperación del tránsito sea desigual entre los Estados miembros.

(21) En consecuencia, se espera que el crecimiento del tránsito previsto para el PR3 en varios Estados miembros sea significativamente inferior al crecimiento medio del tránsito a escala de la Unión, y se prevé que los volúmenes de tránsito durante el PR3 se mantengan por debajo de los niveles anteriores a la pandemia en varios de esos Estados miembros. La Comisión reconoce que esto hace que los objetivos de rentabilidad a escala de la Unión sean más exigentes para los Estados miembros en cuestión, y ha tenido en cuenta esta cuestión al revisar las circunstancias locales pertinentes para la evaluación de cada proyecto de plan de rendimiento.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

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

(22) Por lo que respecta a la revisión de los factores clave y los parámetros a los que se refiere el anexo IV, punto 2.1, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, en los que se basan los proyectos de objetivos de rendimiento del FABEC para Suiza en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad, la evaluación de la Comisión ha dado lugar a las siguientes conclusiones en relación con los costes determinados y su asignación.

(23) Por lo que se refiere a los costes determinados, la Comisión observa que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Suiza informa de que el proveedor de servicios de navegación aérea en ruta (Skyguide) ha aplicado cambios en relación con las normas de capitalización de Skyguide, que tienen el efecto de aumentar sus gastos de personal y de explotación, reduciendo al mismo tiempo los costes de amortización durante el PR3. En su asesoramiento a la Comisión, el organismo de evaluación del rendimiento considera que este cambio podría distorsionar la aplicación del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con los gastos con respecto a Suiza. Por consiguiente, la motivación y las implicaciones del método aplicado deben explicarse y justificarse con mayor detalle en el proyecto de plan de rendimiento revisado del FABEC en cuanto a su conformidad con las disposiciones legales pertinentes, incluido el artículo 28, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(24) Por lo que se refiere a la distribución de gastos entre los servicios en ruta y de aproximación, Suiza introduce un cambio en la metodología aplicada por lo que se refiere al tratamiento de los gastos indirectos de funcionamiento (OPEX). Sin embargo, la Comisión observa que, en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Suiza no describió ni justificó este cambio en la asignación de estos gastos entre los servicios en ruta y de aproximación. Por consiguiente, la Comisión considera que esto debe explicarse y justificarse con mayor detalle en el proyecto de plan de rendimiento revisado.

(25) Sobre la base de las conclusiones alcanzadas en los considerandos 21 a 41 de la Decisión de Ejecución C(2022) 2283 ([7]), los objetivos propuestos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC para la zona de tarificación en ruta de Bélgica y Luxemburgo se consideraron incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad. Por consiguiente, Suiza, que junto con Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo y Países Bajos elaboró y presentó un proyecto de plan de rendimiento para el PR3 a escala de bloque funcional de espacio aéreo, debe presentar conjuntamente un proyecto de plan de rendimiento revisado para el FABEC que aborde las recomendaciones establecidas en la presente Decisión y en la Decisión de Ejecución C(2022) 2283.

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

(26) La Comisión alberga dudas sobre los proyectos de objetivos de rendimiento presentados por Suiza, establecidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, en relación con la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de conformidad con el anexo IV, punto 2, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(27) En primer lugar, al comparar la tendencia del coste unitario determinado de aproximación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta para el PR3, la Comisión ha concluido que la tendencia del coste unitario determinado de aproximación de la zona de tarificación de aproximación de Suiza, de + 2,7 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala de zona de tarificación de Suiza durante el PR3, de – 0,5 %.

(28) En segundo lugar, la Comisión considera que, en cuanto a los proyectos de objetivos relativos a la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Suiza, de + 2,7 % durante el PR3, esta tendencia es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de – 3,4 %. Esta diferencia parece deberse a aumentos significativos de los costes determinados de aproximación durante el PR3, en concreto en lo relativo a otros gastos de explotación y costes de amortización.

(29) En tercer lugar, al comparar los proyectos de objetivos de rentabilidad de aproximación con el rendimiento de aeropuertos similares para el PR3, la Comisión observa que se estima que el coste unitario determinado de los aeropuertos de Ginebra y Zúrich está muy por encima del coste unitario determinado medio del grupo de comparación pertinente durante el PR2 y el PR3.

(30) Por consiguiente, la Comisión considera que Suiza debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación a la luz de las observaciones expuestas en los considerandos 26 a 29, o bien revisar a la baja los proyectos de objetivos sobre el coste unitario determinado de aproximación.

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

(31) En cuanto a los elementos objeto de revisión establecidos en el anexo IV, punto 2.1, letra f), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el proyecto de sistema de incentivos para la capacidad en ruta propuesto en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC incluye una ventaja financiera máxima equivalente a la desventaja financiera máxima, siendo en ambos casos del 0,5 % de los costes determinados. Asimismo, la Comisión observa que el proyecto de sistema de incentivos para la capacidad de terminal propuesto por Suiza en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC incluye una ventaja financiera máxima equivalente a la desventaja financiera máxima, siendo en ambos casos del 0,5 % de los costes determinados.

(32) Sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión alberga serias dudas sobre si las desventajas financieras máximas propuestas derivadas de esos sistemas de incentivos, que ascienden al 0,5 % 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.

([7]) Decisión de Ejecución de la Comisión 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 Bélgica, Alemania, Grecia, Francia, Chipre, Letonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Rumanía y Suecia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia y en la que se formulan recomendaciones para la revisión de dichos objetivos.

(33) Por consiguiente, en lo relativo al proyecto de plan de rendimiento presentado por el FABEC, Suiza debe revisar sus proyectos de sistemas de incentivos para lograr los objetivos de capacidad en ruta y de terminal de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas se fijen a un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo que, en opinión de la Comisión, debe dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES

(34) Con referencia a la Decisión de Ejecución C(2022) 2283, la Comisión ha llegado a la conclusión de que el proyecto de plan de rendimiento presentado por Suiza, como parte del FABEC, incluye determinados objetivos de rendimiento con respecto a Bélgica y Luxemburgo que son incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

(35) Por consiguiente, de conformidad con el artículo 14, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Suiza y los Estados miembros del FABEC deben presentar a la Comisión su proyecto de plan de rendimiento revisado en un plazo de tres meses desde la fecha de adopción de la presente Decisión, tomando en consideración las recomendaciones realizadas por la Comisión.

(36) La Comisión evaluará posteriormente el proyecto de plan de rendimiento actualizado en su totalidad siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 y, como resultado de dicha evaluación, podrá adoptar una postura sobre los proyectos de objetivos de rendimiento y sobre otros elementos de los planes de rendimiento para los que no se han presentado objeciones en la presente Decisión.

(37) Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, deben aplicarse con carácter provisional los objetivos incluidos en la versión más reciente de los proyectos de planes de rendimiento hasta que la Comisión emita una decisión sobre la coherencia de los objetivos de rendimiento o de los objetivos de rendimiento revisados, tras lo que Suiza y los Estados miembros del FABEC deben adoptar su plan de rendimiento definitivo.

(38) En cuanto al ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad, el artículo 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 ha conferido carácter retroactivo a los objetivos incluidos en el plan de rendimiento definitivo. Como resultado, cualquier diferencia en términos de ingresos debido a la aplicación de la tarifa o las tarifas unitarias calculadas con arreglo al proyecto de plan de rendimiento, en lugar de la tarifa o las tarifas unitarias calculadas sobre la base del plan de rendimiento definitivo, se solucionará mediante los ajustes de las tarifas unitarias correspondientes durante el PR3, que se regulan en mayor medida mediante las medidas excepcionales para el PR3 establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627. Por consiguiente, la Comisión no llegará a una conclusión sobre la conformidad de las tarifas unitarias con el artículo 29, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 hasta que se hayan adoptado los planes de rendimiento definitivos.

(39) La Comisión observa que algunos Estados miembros han hecho saber sus intenciones de incluir partidas de costes relacionadas con la detección de drones en los aeropuertos en sus bases de costes para el PR3. No ha sido posible determinar con precisión, sobre la base de los elementos incluidos en los proyectos de planes de rendimiento, en qué medida los Estados miembros han incluido dichos costes determinados en sus bases de costes para el PR3 y, cuando se han incluido dichos costes, en qué medida se incurren en relación con la prestación de servicios de navegación aérea y si, por tanto, podrían considerarse admisibles en el marco del 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 el contexto de la verificación del cumplimiento 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.

(40) 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. Al revisar los objetivos de rendimiento locales incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC, Suiza y los Estados miembros del FABEC deben tener debidamente en cuenta los efectos operativos y financieros de los cambios pertinentes en el tránsito.

(41) La Comisión ha consultado a Suiza en relación con las recomendaciones formuladas en la presente Decisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Acuerdo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento del FABEC presentado por Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Suiza con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, y que figuran en el anexo de la Decisión de Ejecución C(2022) 2283, son incoherentes 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 es la Confederación Suiza.

Hecho en Bruselas, el 13 de abril de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión