DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de febrero de 2011

que establece los objetivos de rendimiento y los umbrales de alerta para toda la Unión Europea en lo que respecta a la prestación de servicios de navegación aérea durante los años 2012 a 2014

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/121/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 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 1,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) nº 691/2010, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea [2] establece la adopción por la Comisión de objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea.

(2) El 27 de mayo de 2010, la Comisión celebró una consulta sobre la estrategia y los procedimientos para establecer los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea en la que participaron todas las partes interesadas enumeradas en el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 549/2004.

(3) El 29 de julio de 2010, la Comisión, de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (UE) nº 691/2010, designó un organismo de evaluación del rendimiento que la asistiera en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento.

(4) El organismo de evaluación del rendimiento, en colaboración con la AESA, elaboró propuestas de objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea que el 2 de agosto de 2010 presentó para consulta con las partes interesadas de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 691/2010.

(5) Se ha comprobado, conjuntamente con la AESA, la coherencia con los objetivos prioritarios de seguridad de los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente, capacidad y rentabilidad propuestos por el organismo de evaluación del rendimiento para toda la Unión Europea.

(6) El 27 de septiembre de 2010, el organismo de evaluación del rendimiento emitió sus recomendaciones sobre los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea para el período 2012-2014 en un informe en el que se justifica cada una de las recomendaciones con una descripción de las hipótesis y el razonamiento seguidos para fijar los objetivos, y en cuyos anexos figura un documento que resume el proceso de consulta, así como un documento de respuesta que resume la forma en que fueron tenidas en cuenta las observaciones.

(7) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea se basan en la información de que disponían la Comisión y el organismo de evaluación del rendimiento a fecha de 24 de noviembre de 2010. Según las previsiones facilitadas por los Estados miembros a la Comisión y a Eurocontrol con arreglo al Reglamento (CE) nº 1794/2006 de la Comisión [3], el tipo unitario medio determinado a nivel de la Unión Europea para los servicios de navegación aérea en ruta sería de 55,91 EUR en 2014 (a precios de 2009), con un valor anual intermedio de 58,38 EUR en 2012 y 56,95 en 2013. Estos valores tienen en cuenta los últimos costes previstos por Eurocontrol, incluida una reducción única de 0,69 EUR por unidad de servicio en ruta en 2011. Teniendo en cuenta el informe del organismo de evaluación del rendimiento y las mejoras de eficiencia que se obtendrán con la aplicación gradual y coordinada del segundo paquete del «cielo único europeo», la Comisión considera que el objetivo de rentabilidad puede establecerse para toda la Unión Europea a un nivel inferior al previsto en los últimos planes consolidados de los Estados miembros.

[1] DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.
[2] DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.
[3] DO L 341 de 7.12.2006, p. 3.

(8) El Plan Director de Gestión del Tráfico Aéreo, un documento evolutivo que constituye la hoja de ruta común acordada para el desarrollo y la instalación del SESAR, fue refrendado por el Consejo el 30 de marzo de 2009 ([1]). Este plan presenta la visión política y los principales objetivos de la Comisión en lo que se refiere al cielo único europeo y a su pilar tecnológico en los ámbitos de rendimiento principales, que son la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la eficiencia económica. El establecimiento de los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea debe considerarse parte de un proceso para alcanzar esos objetivos.

(9) Durante el primer período de referencia del sistema de evaluación, la Comisión, asistida por la AESA, deberá evaluar y validar los indicadores de rendimiento clave en materia de seguridad a fin de garantizar que los riesgos de seguridad se identifiquen, limiten y gestionen adecuadamente. Los Estados miembros deberán supervisar y publicar los indicadores de rendimiento clave y podrán establecer los objetivos correspondientes.

(10) En aplicación del considerando 18, los artículos 10 y 13, el anexo II, apartado 1.2, y el anexo III, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 691/2010, los objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo no tienen que ser necesariamente iguales a los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea, pero sí deben ser compatibles con los mismos. Los planes de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo deberán reflejar esa compatibilidad.

(11) La evaluación de los planes y objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional del espacio aéreo deberá ser global, y la Comisión deberá realizarla sopesando cada objetivo frente a los demás de forma equilibrada, ponderando la posibilidad de compensar unos ámbitos de rendimiento con otros, y teniendo presentes los objetivos primordiales de seguridad. La evaluación deberá tener en cuenta las características locales, en particular en lo que se refiere a los Estados con tipos unitarios bajos o que se benefician del mecanismo de apoyo europeo, como son las medidas de contención ya emprendidas, los costes previstos de programas específicos de mejora del rendimiento en ámbitos de rendimiento dedicados, así como especificidades tales como los logros y los fracasos. En aplicación del artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 691/2010, la evaluación deberá tener debidamente en cuenta la evolución que haya podido registrar la situación entre la fecha de adopción de esos objetivos de la Unión y la fecha de evaluación del plan de rendimiento. La evaluación también deberá tener en cuenta los progresos registrados por los Estados miembros desde la adopción del Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) en los distintos ámbitos de rendimiento clave, y en particular en el de la rentabilidad.

(12) En aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1794/2006, los Estados miembros deberán poder trasladar los beneficios o las pérdidas registradas hasta el año 2011 incluido.

([1]) Decisión 2009/320/CE del Consejo (DO L 95 de 9.4.2009, p. 41).
([2]) DO L 300 de 14.11.2009, p. 34.

(13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea

Los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea durante el período de referencia que empieza el 1 de enero de 2012 y acaba el 31 de diciembre de 2014 serán los siguientes:

a) objetivo medioambiental: una mejora del 0,75 % del indicador de la eficacia media del vuelo en ruta horizontal en 2014 en relación con la situación en 2009;

b) objetivo de capacidad: una disminución del retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta medio a un máximo de 0,5 minutos por vuelo en 2014;

c) objetivo de rentabilidad: una reducción del tipo unitario medio determinado a nivel de la Unión Europea para los servicios de navegación aérea en ruta de 59,97 EUR en 2011 a 53,92 EUR en 2014 (expresado en términos reales, en euros de 2009), con valores intermedios anuales de 57,88 EUR en 2012 y 55,87 EUR en 2013.

Artículo 2

Umbrales de alerta

1) Para todos los indicadores de rendimiento clave aplicables al período de referencia, el umbral de alerta cuya superación puede desencadenar la activación del mecanismo de alerta previsto en el artículo 18 del Reglamento (CE) nº 691/2010 será una desviación en un año civil de al menos un 10 % del volumen real del tránsito aéreo registrado por el organismo de evaluación del rendimiento en relación con las previsiones de tránsito a las que se refiere el artículo 3.

2) Para el indicador de la rentabilidad, el umbral de alerta cuya superación puede desencadenar la activación del mecanismo de alerta previsto en el artículo 18 del Reglamento (UE) nº 691/2010 será una desviación en un año civil de al menos un 10 % de los costes reales registrados a nivel de la Unión Europea por el organismo de evaluación del rendimiento en relación con los costes determinados de referencia mencionados en el artículo 3.

Artículo 3

Supuestos

Los artículos 1 y 2 de la presente Decisión se basan en los siguientes supuestos:

1) El tránsito previsto a nivel de la Unión Europea, expresado en unidades de servicio en ruta: 108 776 000 en 2012, 111 605 000 en 2013 y 114 610 000 in 2014.

2) Los costes determinados de referencia previstos a nivel de la Unión Europea (en términos reales, en euros de 2009): 6 296 000 000 EUR en 2012, 6 234 000 000 EUR en 2013 y 6 179 000 000 EUR en 2014.

Artículo 4

Revisión de los objetivos de la Unión Europea

De conformidad con el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 691/2010, la Comisión procederá a revisar los objetivos de la Unión Europea establecidos en el artículo 1 si, antes del inicio del período de referencia, dispusiere de pruebas concluyentes de que hayan perdido su validez los datos, hipótesis y motivaciones que se manejaron inicialmente para la fijación de esos objetivos.

Artículo 5

Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo adoptados después del 1 de enero de 2012 se aplicarán retroactivamente a partir del primer día del período de referencia.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2011.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO