2025/1061

28.5.2025

DECISIÓN (UE) 2025/1061 DE LA COMISIÓN

de 19 de mayo de 2025

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Chipre con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo

[notificada con el número C(2025) 2926]

(El texto en lengua griega es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ([1]), y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),

Visto el Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo ([2]), y en particular su artículo 58, apartado 3,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 ([3]), y en particular su artículo 14, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

(1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (UE) 549/2004, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», por sus siglas en inglés), planes que incluyan objetivos de rendimiento, respecto a cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento a escala local que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el período de referencia de que se trate.

(2) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («PR4», 2025-2029) se establecieron en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión ([4]).

(3) Todos los Estados miembros han elaborado y adoptado proyectos de planes de rendimiento para el PR4, que se presentaron a la Comisión para su evaluación el 1 de octubre de 2024 o antes de esa fecha. Después de verificar la integridad de dichos proyectos de planes de rendimiento, la Comisión solicitó a los Estados miembros que presentaran proyectos actualizados de planes de rendimiento a más tardar el 15 de noviembre de 2024.

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

(5) El Organismo de Evaluación del Rendimiento (OER), que asiste a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, ha presentado a la Comisión un informe que contiene su asesoramiento sobre la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) DO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029 (DO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1688/oj).

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

(7) La Comisión ha complementado su evaluación del proyecto de plan de rendimiento con una revisión de los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución. Por lo que se refiere al punto 2.1, letra d), inciso vii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que no ha llevado a cabo, como parte de dicha revisión, un análisis detallado de la metodología utilizada por Chipre para la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación en el PR4. Por consiguiente, la Comisión no ha extraído ninguna conclusión, en esta fase, con respecto a la conformidad de dicha metodología de imputación de costes con el artículo 15, apartado 2, letras e) y f), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]) y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los objetivos en materia de seguridad

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

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

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

(10) La Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Chipre para el proveedor de servicios de navegación aérea «DCAC» son equivalentes a los objetivos en materia de seguridad a escala de la Unión correspondientes a cada año civil a partir de 2027 en los ámbitos de «garantía de la seguridad», «fomento de la seguridad» y «cultura de la seguridad». Además, está previsto alcanzar el nivel objetivo a escala de la Unión a partir de 2028 en los ámbitos de «política y objetivos de seguridad» y «gestión de los riesgos de seguridad».

(11) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento establece medidas relativas a DCAC para la consecución de los objetivos en materia de seguridad a escala local, como la aplicación efectiva y el desarrollo ulterior del sistema de gestión de la seguridad, la formación adicional de los funcionarios de seguridad de la navegación aérea recién contratados y la gestión de los riesgos relacionados con los factores humanos.

([5]) Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (9), (10) y (11), y teniendo en cuenta que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 deben alcanzarse antes de que termine el último año del PR4, a saber, 2029, los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local incluidos en el proyecto de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Evaluación de los objetivos en materia de medio ambiente

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

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

Chipre	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**
Valores de referencia	4,48 %	4,45 %	4,40 %	4,30 %	4,25 %

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

(16) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (14) y (15), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente incluidos en el proyecto de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(17) Sin embargo, teniendo en cuenta las conclusiones del OER, la Comisión alberga dudas sobre si las medidas presentadas por Chipre en el proyecto de plan de rendimiento para la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente son adecuadas para permitir la consecución efectiva de dichos objetivos. En particular, cabe señalar que Chipre no se ha comprometido expresamente, en el proyecto de plan de rendimiento, a aplicar las medidas operativas establecidas en el ERNIP.

(18) Por consiguiente, la Comisión considera que, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Chipre debe reforzar 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 puesta en marcha de un espacio aéreo transfronterizo de rutas libres.

([6]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, de 24 de enero de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Evaluación de los objetivos en materia de capacidad

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

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

Chipre	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**
Valores de referencia	0,17	0,13	0,12	0,09	0,09

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

(22) La Comisión señala que, en el proyecto de plan de rendimiento, Chipre ha presentado medidas para la consecución de sus objetivos en materia de capacidad en ruta. Estas medidas incluyen la contratación de controladores de tránsito aéreo adicionales, unos sistemas de turnos más eficientes, inversiones en la infraestructura de gestión del tránsito aéreo, la mejora de la gestión de la afluencia y la capacidad del tránsito aéreo, y la utilización de un sector adicional por parte del centro de control de área durante los períodos de máxima demanda de tránsito.

(23) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (20) a (22), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

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

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

Zona de tarificación en ruta de Chipre	**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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 EUR**

(26) En cuanto al criterio de evaluación establecido en el punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado de Chipre durante el PR4 a escala de la zona de tarificación, del - 1,2 %, está en consonancia con la tendencia a escala de la Unión durante el mismo período, del - 1,2 %.

(27) En cuanto al criterio de evaluación establecido en el punto 1.4, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado de Chipre durante el PR3 y el PR4 a escala de la zona de tarificación, del + 2,4 %, es inferior a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión durante el mismo período, del - 1,0 %.

(28) La Comisión señala, no obstante, que Chipre ha perdido, como consecuencia de la situación geopolítica en Oriente Próximo, una parte significativa de los sobrevuelos de los que se encargaba históricamente. Esta reducción del tránsito sigue teniendo un impacto considerable a lo largo del PR4 en el rendimiento en términos de rentabilidad del proveedor de servicios de navegación aérea y, en particular, tiene un efecto negativo en la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado de Chipre.

(29) Por tanto, es necesario examinar, a efectos del criterio de evaluación a que se refiere el considerando (27), si Chipre cumpliría la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión en ausencia de las circunstancias a que se refiere el considerando (28).

(30) A tal fin, la Comisión ha recalculado la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a la luz de la pérdida estructural estimada de tránsito de Chipre como consecuencia de la situación geopolítica en Oriente Próximo, medida en unidades de servicio en ruta. Este nuevo cálculo da lugar a una tendencia ajustada del coste unitario determinado a largo plazo para Chipre del - 1,6 %, que supera la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión, del - 1,0 %. Por consiguiente, se concluye que Chipre cumple el criterio de evaluación a que se refiere el considerando (27), tras tener en cuenta el efecto de la reducción significativa del tránsito como resultado de los factores geopolíticos.

(31) En cuanto al criterio de evaluación establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Chipre para el coste unitario determinado de 31,16 EUR en términos reales a precios de 2022 («EUR2022») es un 14,8 % superior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7 de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688, de 27,14 EUR en EUR2022.

(32) Si se excluye el impacto negativo de los cambios en el tránsito derivados de la situación geopolítica en Oriente Próximo, es evidente que Chipre se ajusta a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión y a la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión. Por consiguiente, la Comisión considera que la desviación con respecto al coste unitario determinado de referencia medio para 2024 mencionada en el considerando (31) no impide que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de Chipre sean coherentes con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.

(33) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos (25) a (32), los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

CONCLUSIONES

(34) A la luz de lo anterior, los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Chipre deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4. No obstante, como se indica en el considerando (18), Chipre debe reforzar, en su plan de rendimiento final, las medidas para la consecución de sus objetivos en materia de medio ambiente para el PR4, en particular comprometiéndose a aplicar todas las medidas operativas establecidas en el ERNIP y acelerando la puesta en marcha de un espacio aéreo transfronterizo de rutas libres.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 19 de mayo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

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

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

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

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Chipre	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Chipre	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Zona de tarificación en ruta de Chipre	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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 EUR**