DECISIÓN (UE) 2022/775 DE LA COMISIÓN

de 13 de abril de 2022

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento presentado por Hungría con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia

[notificada con el número C(2022) 2298]

(El texto en lengua húngara es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo ([2]), y en particular su artículo 14, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

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

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

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

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

([2]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 (DO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

([3]) Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 de la Comisión, de 29 de mayo de 2019, que establece los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al tercer período de referencia, que comienza el 1 de enero de 2020 y finaliza el 31 de diciembre de 2024 (DO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

(4) En respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19 en la prestación de servicios de navegación aérea se establecieron, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión ([4]), medidas excepcionales para el PR3 que dejaban sin efecto las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627, la Comisión adoptó el 2 de junio de 2021 la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 ([5]), por la que se establecían objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para el PR3.

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

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

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

(8) De conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento a nivel local propuestos por Hungría con arreglo a los criterios de evaluación establecidos en el anexo IV, punto 1, de dicho Reglamento de Ejecución, y tomando en consideración las circunstancias locales. Para cada uno de los ámbitos clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento asociados, la Comisión ha complementado la evaluación con una revisión 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.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

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

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

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

([4]) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2020, sobre medidas excepcionales para el tercer período de referencia (2020-2024) del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo debido a la pandemia de COVID-19 (DO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

([5]) Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 de la Comisión, de 2 de junio de 2021, por la que establecen los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al tercer período de referencia (2020-2024), y se deroga la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 (DO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

Hungría	Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA				
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Política y objetivos de seguridad	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	D	**D**
	Garantía de la seguridad	C	C	C	**C**
	Fomento de la seguridad	C	C	C	**C**
	Cultura de la seguridad	C	C	C	**C**

(11) En lo que se refiere a los proyectos de objetivos de seguridad propuestos por Hungría para el proveedor de servicios de navegación aérea (Hungarocontrol), la Comisión ha observado que está previsto que se alcance en 2023 el nivel del objetivo de rendimiento a escala de la Unión en lo que respecta al objetivo de «gestión de los riesgos de seguridad», mientras que, en el caso de los demás «objetivos de gestión de la seguridad», los objetivos de rendimiento a nivel local alcanzan el nivel del objetivo de rendimiento a escala de la Unión para cada año civil de 2021 a 2024.

(12) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento presentado por Hungría establece una amplia gama de medidas para Hungarocontrol con vistas a la consecución de los objetivos en materia de seguridad a nivel local, que incluyen el progreso tecnológico, cuestiones relacionadas con el factor humano, el seguimiento de la conformidad y el rendimiento, la ciberseguridad y la seguridad de los datos, la «cultura justa» y la «cultura de la seguridad». El proyecto de plan de rendimiento contiene 70 acciones, incluidas las relativas a la aplicación de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo, una herramienta de complejidad sectorial para planificar la distribución de la carga de trabajo, un nuevo sistema de sectorización, un sistema de radiogoniómetro para un mejor conocimiento de la situación de los controladores de tránsito aéreo y un sistema de gestión de los riesgos relacionados con la fatiga.

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

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

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

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

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

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos en materia de medio ambiente en ruta de Hungría, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valores de referencia para Hungría	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

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

(18) Por lo que se refiere al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que Hungría ha presentado en el proyecto de plan de rendimiento varias medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente a nivel local, que incluyen un plan de transición para la navegación basada en el rendimiento y la participación en la continuación de la implantación del proyecto South East Europe Free Route Airspace (SEE FRA).

(19) Además, la Comisión observa que Hungría ya ha implantado un espacio aéreo de rutas libres desde el nivel de vuelo 095 hasta el nivel de vuelo 660.

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

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

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

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

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

	2021	2022	2023	2024
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Hungría, en minutos de retraso ATFM por vuelo	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valores de referencia para Hungría	0,06	0,11	0,11	0,11

(24) La Comisión observa que los proyectos de objetivos en materia de capacidad propuestos por Hungría son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR3.

(25) Por lo que se refiere al anexo IV, punto 2.1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que Hungría ha presentado, en el proyecto de plan de rendimiento, una serie de medidas para la consecución de los objetivos locales en materia de capacidad en ruta. Estas medidas incluyen la reorganización del Centro de Control de Área de Budapest, un nuevo programa de formación de controladores de tránsito aéreo, una mejora del sistema de gestión del tránsito aéreo y un incremento del número previsto de controladores de tránsito aéreo en equivalentes a tiempo completo para finales del PR3.

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

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

(27) En lo que respecta a los aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, tal como se establece en el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento, la Comisión ha complementado su evaluación de los proyectos de objetivos de capacidad en ruta con una revisión de los proyectos de objetivos de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, punto 2.1, letra b), de dicho Reglamento de Ejecución. Se consideró que estos proyectos de objetivos no planteaban ninguna duda en lo que se refiere a Hungría.

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

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

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

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

Zona de tarificación en ruta de Hungría	**Valor de referencia de 2014**	**Valor de referencia de 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales, a precios de 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

(31) Respecto del criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del coste unitario determinado en ruta de Hungría a nivel de zona de tarificación, del +2,8 % durante el PR3, es inferior a la tendencia a escala de la Unión del +1,0 % durante ese mismo período.

(32) En cuanto al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado en ruta de Hungría a nivel de zona de tarificación durante el PR2 y el PR3, del -0,9 %, es inferior a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión del -1,3 % durante el mismo período.

(33) En lo que se refiere al criterio establecido en el anexo IV, punto 1.4, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia de Hungría para el coste unitario determinado, de 31,72 EUR en términos reales a precios de 2017 («EUR2017»), es inferior en un 21 % al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 40,13 EUR en EUR2017. La Comisión señala que el coste unitario determinado en ruta de Hungría sigue siendo inferior a la media del grupo de comparación durante todo el PR3. Sin embargo, en lo relativo al año civil 2024, la diferencia se reduce a -16 %.

(34) La Comisión ha examinado además si las desviaciones observadas en los considerandos 31 y 32 podrían considerarse necesarias y proporcionadas con arreglo al anexo IV, punto 1.4, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, siempre que la desviación de la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o de la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión se deba exclusivamente a costes adicionales determinados relacionados con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o con medidas de reestructuración en el sentido del artículo 2, apartado 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(35) Con respecto al criterio especificado en el anexo IV, punto 1.4, letra d), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, Hungría indica en su proyecto de plan de rendimiento que las desviaciones de costes con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión o a la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión se deben exclusivamente a las medidas necesarias para alcanzar los objetivos en materia de capacidad.

(36) La Comisión observa que Hungría establece en su proyecto de plan de rendimiento una amplia gama de medidas que ha tomado el proveedor de servicios de navegación aérea (Hungarocontrol) con el fin de alcanzar los objetivos de capacidad a nivel local y para las que se incurre en costes adicionales. Estas medidas se detallan y cuantifican en el proyecto de plan de rendimiento.

(37) Hungría explica que, en las circunstancias anteriores a la COVID, ya se observó claramente en 2019 que el número de controladores de tránsito aéreo en actividad no era suficiente para hacer frente al volumen y la complejidad del tráfico. Por lo tanto, con vistas a responder a los futuros niveles de tráfico previstos, Hungarocontrol ha puesto en marcha un programa de formación con el fin de incrementar el número de controladores de tránsito aéreo durante el PR3. Los costes asociados pertinentes incluyen los costes de personal correspondientes a las remuneraciones de los nuevos estudiantes en la fase de formación inicial y de los controladores de tránsito aéreo con licencia que participan en la formación, así como los demás costes de funcionamiento que conlleva la formación de esos nuevos contratados.

(38) Los incrementos de capacidad necesarios para satisfacer la futura demanda de tráfico recibirán también el apoyo de inversiones en equipos de vanguardia. La Comisión observa que, en consecuencia, están previstas varias mejoras de los componentes del sistema de gestión del tránsito aéreo, incluida la aplicación de una función de radiogoniómetro y de una herramienta de complejidad, la mejora de las funcionalidades de gestión del espacio aéreo y la introducción de técnicas mejoradas de gestión de la afluencia y la capacidad del tránsito. Se espera que la realización oportuna de estas inversiones durante el PR3 permita un aumento notable de la capacidad.

(39) A partir del análisis detallado realizado por el organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión considera que las medidas pertinentes descritas por Hungría en el proyecto de plan de rendimiento son realmente necesarias para alcanzar los objetivos de capacidad a nivel local. Además, teniendo en cuenta la evaluación realizada por el organismo de evaluación del rendimiento, puede concluirse que los costes adicionales de esas medidas son mayores que las desviaciones de la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión y de la tendencia a largo plazo del coste unitario determinado a escala de la Unión a que se refieren los considerandos 31 y 32.

(40) Habida cuenta de las observaciones de los considerandos 35 a 39, la Comisión considera que, en el caso de Hungría, se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i).

(41) De las observaciones anteriores se desprende que no es necesario examinar más a fondo si se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso ii), en lo que respecta a Hungría.

(42) A partir de las constataciones expuestas en los considerandos 31 a 41, los objetivos propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Hungría deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad.

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

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

(44) 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 Hungría, de +11,0 %, es superior a la tendencia del coste unitario determinado en ruta a nivel de zona de tarificación de Hungría, de +2,8 % durante el PR3.

(45) En segundo lugar, la Comisión observa que el proyecto de objetivos para la tendencia del coste unitario determinado de aproximación para la zona de tarificación de aproximación de Hungría, de +11,0 % durante el PR3, es superior a la tendencia real del coste unitario determinado de aproximación observada durante el PR2, de -4,7 %.

(46) En tercer lugar, al comparar el coste unitario determinado de aproximación con el rendimiento de aeropuertos similares para el PR3, la Comisión observa que se estima que el coste unitario determinado del aeropuerto de Budapest está por encima del coste unitario determinado medio de los aeropuertos pertinentes por un margen muy significativo.

(47) 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, Hungría debe justificar en mayor medida los objetivos de rentabilidad de aproximación para el PR3 habida cuenta de las observaciones expuestas en los considerandos 44 a 46, o revisar a la baja dichos objetivos.

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

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

(49) La Comisión observa que tanto el sistema de incentivos para la capacidad en ruta como el sistema de incentivos para la capacidad de terminal propuestos en el proyecto de plan de rendimiento de Hungría incluyen una desventaja financiera máxima del 0,5 % de los costes determinados y una ventaja financiera máxima del 0,5 % de los costes determinados.

(50) Por lo que a dichos sistemas de incentivos se refiere, la Comisión, sobre la base del asesoramiento de expertos facilitado por el organismo de evaluación del rendimiento, alberga serias dudas sobre si la desventaja financiera máxima propuesta, que se eleva al 0,5 % de los costes determinados, tendría 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.

(51) Por consiguiente, Hungría debe revisar, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, sus sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta y de terminal, de manera que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas de incentivos se fijen en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal como se exige expresamente en el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, lo cual, en opinión de la Comisión, debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados.

CONCLUSIONES

(52) A partir de la evaluación expuesta en los considerandos 10 a 51, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento presentados por Hungría son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

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

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es Hungría.

Hecho en Bruselas, el 13 de abril de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO

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

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión de la seguridad

Hungría	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA**				
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Hungarocontrol	Política y objetivos de seguridad	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	D	**D**
	Garantía de la seguridad	C	C	C	**C**
	Fomento de la seguridad	C	C	C	**C**
	Cultura de la seguridad	C	C	C	**C**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos en materia de medio ambiente en ruta de Hungría, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,50 %**	**1,49 %**	**1,49 %**	**1,49 %**
Valores de referencia para Hungría	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio ATFM en ruta en minutos por vuelo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos de capacidad en ruta de Hungría, en minutos de retraso ATFM por vuelo	**0,06**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valores de referencia para Hungría	0,06	0,11	0,11	0,11

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado para los servicios de navegación aérea en ruta

Zona de tarificación en ruta de Hungría	**Valor de referencia de 2014**	**Valor de referencia de 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proyectos de objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales, a precios de 2017)	**11 916 HUF**	**9 803 HUF**	**17 628 HUF**	**14 127 HUF**	**11 842 HUF**	**10 946 HUF**
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR