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

(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 a),

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n.º 549/2004 exige a la Comisión que adopte, para cada período de referencia, objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad. En el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión ([2]) se han establecido normas de desarrollo en relación con esos objetivos. En particular, su artículo 9, apartado 4, obliga a la Comisión a adoptar, paralelamente a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, los valores siguientes: un «valor de referencia para los costes determinados» a escala de la Unión y un «valor de referencia para el coste unitario determinado» a escala de la Unión; umbrales de alerta por encima de los cuales los Estados miembros pueden solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento; y los grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar. El establecimiento de los costes determinados se basa en el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]).

(2) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes al tercer período de referencia («PR3»), que abarca los años civiles 2020 a 2024 inclusive, a saber, valores de referencia a escala de la Unión, umbrales de alerta y grupos de comparación, deben establecerse antes del 1 de junio de 2019, a fin de que se disponga de tiempo para elaborar los planes de rendimiento, que han de presentarse a la Comisión a más tardar el 1 de octubre de 2019 para su evaluación.

(3) El 16 de diciembre de 2016, la Comisión designó un organismo de evaluación del rendimiento del cielo único europeo, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y con la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2296 de la Comisión ([4]), para que la asista en la implantación del sistema de evaluación del rendimiento.

(4) Con el fin de facilitar la adopción de objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3, el organismo de evaluación del rendimiento, en nombre de la Comisión, llevó a cabo una consulta entre las partes interesadas entre el 20 de junio de 2018 y el 16 de enero de 2019. La consulta, que iba dirigida a todas las partes interesadas enumeradas en el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, entre ellas usuarios del espacio aéreo, proveedores de servicios de navegación aérea y organizaciones profesionales que representan al personal, se centró en los intervalos indicativos de los objetivos de rendimiento y en el enfoque y la metodología para establecer los objetivos de rendimiento y otros valores.

(5) El organismo de evaluación del rendimiento presentó a la Comisión su informe final el 22 de febrero de 2019. En el informe se tienen en cuenta los cambios introducidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, las observaciones pertinentes de las partes interesadas y las últimas estadísticas y previsiones para el PR3 facilitadas por el Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol («Statfor») y la Oficina Central de Tasas de Ruta. El informe del organismo de evaluación del rendimiento expone los supuestos y las razones en que se basan los objetivos propuestos, los valores de referencia, los umbrales de alerta y los grupos de comparación.

([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]) 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).
([4]) Decisión de Ejecución (UE) 2016/2296 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2016, por la que se crea el grupo independiente de expertos designado como organismo de evaluación del rendimiento del cielo único europeo (DO L 344 de 17.12.2016, p. 92).

(6) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión establecidos en la presente Decisión tienen en cuenta las aportaciones recibidas del organismo de evaluación del rendimiento, del gestor de la red, de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («AESA») y de las autoridades nacionales de supervisión. Asimismo, la Comisión organizó, en enero y febrero de 2019, reuniones e intercambios con los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión, el gestor de la red y el organismo de evaluación del rendimiento, a fin de compartir la información más reciente que es pertinente para fijar los objetivos de rendimiento. En esos debates se invitó a los Estados miembros a que actualizaran los datos sobre los costes iniciales, así como la información sobre las previsiones de tránsito. Los objetivos de rendimiento establecidos en la presente Decisión tienen en cuenta esta información.

(7) Los objetivos de rendimiento y los valores de referencia a escala de la Unión se basan en datos que abarcan el ámbito geográfico de los Estados miembros, Noruega y Suiza, y utilizan la previsión de tránsito en ruta expresada en movimientos conforme a reglas de vuelo por instrumentos («IFR») y en unidades de servicio según las previsiones de base del servicio Statfor de Eurocontrol del 18 de febrero de 2019. Esta previsión de tránsito en ruta corresponde a 10 534 000 movimientos IFR y 139 141 000 unidades de servicio para 2019, 10 824 000 movimientos IFR y 143 878 000 unidades de servicio para 2020, 10 996 000 movimientos IFR y 146 980 000 unidades de servicio para 2021, 11 191 000 movimientos IFR y 150 398 000 unidades de servicio para 2022, 11 355 000 movimientos IFR y 153 368 000 unidades de servicio para 2023, y 11 523 000 movimientos IFR y 156 359 000 unidades de servicio para 2024.

(8) Al establecer los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, deben tenerse en cuenta consideraciones económicas, de seguridad, medioambientales y operacionales. Se requiere un equilibrio para garantizar que las desventajas, o una combinación de desventajas, no pesen más que los beneficios previstos. Por consiguiente, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3 deben tener en cuenta las interdependencias o compensaciones entre los ámbitos clave de rendimiento. De hecho, los objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento de la rentabilidad y la capacidad deben tener en cuenta la relación entre los costes para proporcionar capacidad adicional y las mejoras que pueden aportar esos costes. Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente deben tener en cuenta que las medidas operacionales de gestión del tránsito aéreo (ATM) destinadas a minimizar el consumo de combustible y, por ende, a reducir las emisiones, no siempre pueden aplicarse en la práctica. Esto se debe a las restricciones operacionales relacionadas, en particular, con la separación segura entre aeronaves y la capacidad disponible de ATM. Por último, los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad deben tener en cuenta que la prestación segura de servicios de navegación aérea es un objetivo primordial y que la seguridad debe estar plenamente integrada en la planificación empresarial de los proveedores de servicios de navegación aérea.

(9) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión establecidos en la presente Decisión reflejan la ambición en cuanto al rendimiento de la red en su conjunto. De conformidad con los artículos 14 y 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión tiene en cuenta las circunstancias locales al evaluar la coherencia de los objetivos de rendimiento nacionales o de los objetivos de rendimiento del bloque funcional de espacio aéreo («FAB») que figuran en los proyectos de planes de rendimiento con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión contenidos en la presente Decisión.

(10) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad, desarrollados en colaboración con la AESA, deben medirse como el nivel mínimo de eficacia en la gestión de la seguridad que deben alcanzar los proveedores de servicios de navegación aérea certificados para prestar servicios de tránsito aéreo. Estos objetivos de rendimiento deben tener en cuenta el rendimiento real y el rendimiento buscado del segundo período de referencia y superar el nivel mínimo de cumplimiento de los requisitos aplicables a los elementos del sistema de gestión de la seguridad. Por otro lado, la Comisión encomendó a la AESA la tarea de actualizar el material de cumplimiento y orientación para supervisar y garantizar la correcta aplicación de los indicadores de seguridad expuestos en el punto 1 de la sección 1 y en el punto 1 de la sección 2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, el marco utilizado para medir los niveles de eficacia de la gestión de la seguridad es más estricto que en el segundo período de referencia, lo que se refleja en el enfoque adoptado para fijar los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad para el PR3. Estos objetivos también deben tener en cuenta las implicaciones que tienen para la gestión de la seguridad los cambios en la ATM promovidos por la ejecución de los proyectos SESAR contemplados en el artículo 15 *bis*, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 550/2004, centrándose en los objetivos de garantía de la seguridad y gestión de los riesgos de seguridad.

(11) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, medidos como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, deben tener en cuenta el nivel de rendimiento alcanzado en el segundo período de referencia, las medidas aplicadas para optimizar las operaciones de ATM y las aportaciones pertinentes del organismo de evaluación del rendimiento, el gestor de la red y las autoridades nacionales de supervisión.

(12) El impacto ambiental de la aviación está aumentando, pero a un ritmo inferior al esperado, teniendo en cuenta el incremento del número de vuelos durante el segundo período de referencia. Las emisiones adicionales de CO_2 de puerta a puerta causadas por la ineficiencia de la red de ATM, calculadas comparando las trayectorias reales y las trayectorias sin obstáculos de todos los vuelos europeos, se han mantenido estables, en torno al 6 %, durante los últimos seis años, a pesar del incremento del número de vuelos, merced a la optimización de las operaciones de ATM relacionadas con el diseño, la planificación y la gestión de la afluencia y de la capacidad de la red europea de ATM. La ineficiencia de vuelo horizontal en ruta ha ido disminuyendo en general, y se espera que se consiga el objetivo de rendimiento fijado para el segundo período de referencia.

(13) Las mejoras en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente se deben principalmente a la implantación del espacio aéreo de rutas libres, que permite rutas más cortas y un uso más eficiente del espacio aéreo europeo. Se espera que el espacio aéreo de rutas libres esté implantado en la mayor parte del espacio aéreo europeo a finales de 2019, y en su totalidad de aquí a 2022. Esto, en combinación con la implantación gradual de las actividades transfronterizas de rutas libres, puede conducir a un encaminamiento más directo y reducir el número de millas náuticas de vuelo, y por ende las emisiones causadas por el tránsito aéreo, favoreciendo así una reducción sostenible de la intensidad de carbono de la aviación. Esta implantación gradual justifica, pues, una mejora de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta hasta 2022. Después de 2022, conviene que la eficiencia de vuelo horizontal en ruta se mantenga estable. Teniendo en cuenta las medidas actualmente previstas y considerando que las aeronaves deben evitar las condiciones meteorológicas adversas, cada vez más frecuentes, así como las zonas de peligro, y considerando además que las operaciones de ATM tienen que garantizar una separación mínima entre aeronaves, no cabe esperar que la eficiencia de vuelo horizontal en ruta mejore en 2023 y 2024.

(14) El objetivo de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, medido como el retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM») en ruta por vuelo atribuible a los servicios de navegación aérea, debe tener en cuenta el nivel de rendimiento alcanzado en el segundo período de referencia, así como las aportaciones pertinentes del organismo de evaluación del rendimiento, el gestor de la red y las autoridades nacionales de supervisión.

(15) Como ha documentado el gestor de la red, el tránsito aéreo en Europa aumentó significativamente durante el segundo período de referencia y se encuentra ahora en un nivel nunca visto. Los movimientos IFR aumentaron un 13 % en los cuatro primeros años del segundo período de referencia, y el retraso ATFM medio en ruta pasó de 0,73 minutos por vuelo en 2015 a 1,73 minutos por vuelo en 2018, lo que supone un incremento del retraso del 137 %. En algunas zonas de la Unión, en particular en un número limitado de centros de control de área situados en el área central de Europa y en zonas adyacentes de la Europa central, la capacidad de ATM no fue suficiente para absorber este crecimiento del tránsito. Cinco centros de control de área son responsables de más de la mitad del retraso ATFM total en ruta atribuido a la capacidad y a la dotación de personal de control del tránsito aéreo en Europa, y algunos de esos centros no han cumplido los planes de capacidad acordados en el Plan de Operaciones de Red. Esto ha impedido que se cumpla el objetivo de rendimiento a escala de la Unión para el segundo período de referencia, a saber, 0,5 minutos de retraso ATFM medio por vuelo. Se espera que la escasez de capacidad empeore en los próximos años.

(16) Teniendo en cuenta el tránsito previsto para el PR3, según el gestor de la red y el organismo de evaluación del rendimiento, se espera que la mayoría de los proveedores de servicios de navegación aérea sean capaces de cumplir sus requisitos de capacidad para el PR3. Sin embargo, según la información transmitida por las autoridades nacionales de supervisión, se espera que la calidad del servicio propuesta por los proveedores de servicios de navegación aérea en el Plan de Operaciones de Red siga siendo problemática en algunos centros de control de área, sobre todo debido a unos niveles inadecuados de dotación de personal, especialmente en los tres primeros años del PR3. En consecuencia, solo cabe esperar que el retraso ATFM medio óptimo a escala del sistema de 0,5 minutos por vuelo se alcance al final del PR3. Para hacer frente a la escasez de capacidad y cumplir los objetivos establecidos en la presente Decisión, el gestor de la red y el organismo de evaluación del rendimiento recomiendan que los proveedores de servicios de navegación aérea adopten medidas específicas con respecto a los centros de control de área afectados.

(17) Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad para cada año del período de referencia deben expresarse en porcentaje, reflejando la variación interanual del «coste unitario determinado» medio a escala de la Unión correspondiente a los servicios de navegación aérea en ruta. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad deben tener en cuenta el nivel de rendimiento alcanzado en los períodos de referencia primero y segundo, así como las aportaciones pertinentes del organismo de evaluación del rendimiento y de las autoridades nacionales de supervisión.

(18) A escala de la Unión, desde el comienzo del primer período de referencia en 2012, los costes reales en ruta expresados en EUR2017 se han mantenido constantes a pesar del aumento significativo del tránsito. Los costes reales de los tres primeros años del segundo período de referencia son inferiores a los costes determinados correspondientes. En consecuencia, el superávit agregado de los proveedores de servicios de navegación aérea a escala de la Unión ha sido superior al previsto. Esto, junto con el análisis realizado por el organismo de evaluación del rendimiento, indica que la mayoría de los proveedores de servicios de navegación aérea pueden aún mejorar la rentabilidad en el PR3, y abordar simultáneamente las necesidades de capacidad. Al mismo tiempo, los retrasos en el tránsito aéreo y los retrasos ATFM en ruta han aumentado significativamente en los últimos años, lo que puede ser indicativo de que no se han invertido recursos suficientes en la red durante el segundo período de referencia. Los objetivos de rentabilidad para el PR3 deben perseguir una mejora de la rentabilidad, garantizando al mismo tiempo que esa mejora no impida disponer de la capacidad suficiente.

(19) Los usuarios del espacio aéreo expresaron su preocupación por la cancelación o el retraso de los proyectos de inversión dirigidos a proporcionar la capacidad necesaria. Con frecuencia, los costes derivados de tales proyectos se incluyeron parcial o totalmente en los costes determinados de períodos de referencia anteriores y, por consiguiente, en las tasas. En los casos en que los proveedores de servicios de navegación aérea hayan generado parte de sus superávits a partir de inversiones necesarias no efectuadas o efectuadas con retraso, tales superávits podrían servir para financiar las inversiones necesarias en el PR3, si no se han pagado como dividendos a los accionistas o al presupuesto del Estado. Además, al fijar los tipos de interés para el cálculo de los costes de capital, los proveedores de servicios de navegación aérea deben tener en cuenta las limitaciones de riesgos de que gozan en el marco de los mecanismos de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito y los gastos, así como unas condiciones de financiación generalmente favorables.

(20) La mejora prevista de la rentabilidad en el PR3 debe calcularse a partir del valor de referencia a escala de la Unión correspondiente al coste unitario determinado, que se obtiene dividiendo el valor de referencia de los costes determinados por el tránsito previsto expresado en unidades de servicio para el año 2019. El valor de referencia correspondiente a los costes determinados a escala de la Unión se calcula utilizando los costes reales correspondientes a los años 2015, 2016 y 2017 mediante un análisis de regresión lineal, y se ajusta para tener en cuenta las últimas estimaciones de costes disponibles, las variaciones del tránsito y su relación con los costes.

(21) Los costes determinados a escala de la Unión para el PR3 deberían aumentar solo ligeramente durante el PR3, por encima del nivel del valor de referencia correspondiente a los costes determinados. Esto está justificado para mejorar la calidad del servicio, en particular abordando la escasez de capacidad en el espacio aéreo europeo. A lo largo de un período que abarca tanto el PR3 como el segundo período de referencia, la variación interanual del coste unitario determinado medio a escala de la Unión correspondiente a los servicios de navegación aérea en ruta debería ser del − 2,7 % anual.

(22) Además de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, deben establecerse umbrales de alerta por encima de los cuales los Estados miembros puedan solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento. El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 dispone tres tipos diferentes de umbrales, basados en los siguientes parámetros: divergencia entre el tránsito real y el tránsito previsto en un año civil determinado, expresada en porcentaje de movimientos IFR; divergencia entre el tránsito real y el tránsito previsto en un año civil determinado, expresada en porcentaje de unidades de servicio; y variación de los valores de referencia a consecuencia de las actualizaciones estacionales del Plan de Operaciones de Red. Las variaciones de los factores subyacentes a estos umbrales de alerta pueden influir mucho en la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere tanto a los ingresos reales como a las expectativas en cuanto a provisión de capacidad.

(23) Para establecer los umbrales de alerta, deben tenerse en cuenta los intervalos de tránsito previsto, en términos de unidades de servicio en ruta y de movimientos IFR, desde un crecimiento bajo a un crecimiento alto según el servicio Statfor de Eurocontrol. El largo período de previsión, hasta el fin de 2024, implica un cierto grado de incertidumbre, en particular en relación con el crecimiento económico, la intención del Reino Unido de abandonar la Unión, los riesgos geopolíticos que pueden dar lugar a cierres del espacio aéreo, la variabilidad de los flujos de tránsito observada durante el segundo período de referencia y el desarrollo de los vínculos económicos con los mercados emergentes. Esos riesgos se tienen en cuenta en las previsiones, tomando como base la información disponible hasta febrero de 2019. Sin embargo, las perspectivas económicas siguen siendo inciertas y la ponderación del riesgo es muy variable.

(24) Además de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, conviene establecer grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar, a fin de evaluar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad. Para establecer esos grupos, deben tenerse en cuenta la complejidad del espacio aéreo, los niveles y la variabilidad del tránsito, el coste de la vida y el coste laboral unitario de los controladores de tránsito aéreo de cada proveedor de servicios de navegación aérea.

(25) Los valores de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y de los umbrales de alerta establecidos en el momento de adoptarse la presente Decisión de Ejecución no deben variar, aun cuando el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido en una fecha posterior y no haya entrado en vigor ningún acuerdo de retirada. De hecho, esa posible circunstancia no afectaría sustancialmente a la determinación de dichos valores. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad están determinados por factores que no dependen del número de Estados miembros. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente dependen de trayectorias, pero que esas trayectorias incluyan únicamente el espacio aéreo de los Estados miembros o también el de terceros países carece de importancia. Con respecto a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos clave de rendimiento de la capacidad y la rentabilidad, los cálculos han puesto de manifiesto que la salida del Reino Unido de la Unión tendría un efecto insignificante y que, por lo tanto, en ningún caso sería necesario introducir cambios en dichos objetivos. No obstante, el valor de referencia para los costes determinados, el valor de referencia para el coste unitario determinado y los grupos de comparación deben depender de que, el día de entrada en vigor de la presente Decisión de Ejecución, o bien se apliquen al Reino Unido el Derecho de la Unión o un acuerdo de retirada, o bien no se aplique ninguno de los dos.

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

La presente Decisión se aplica al tercer período de referencia contemplado en el artículo 7 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

Artículo 2

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad, según el punto 1.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, que deben alcanzar antes del fin de 2024 los proveedores de servicios de navegación aérea certificados para la prestación de servicios, se fijan en los siguientes niveles de eficacia de la gestión de la seguridad:

a) como mínimo el nivel C en los objetivos de gestión de la seguridad «cultura de la seguridad», «política y objetivos de seguridad», «garantía de la seguridad» y «fomento de la seguridad»;

b) como mínimo el nivel D en el objetivo de gestión de la seguridad «gestión de los riesgos de seguridad».

Artículo 3

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, según se definen en el punto 2.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, se expresarán como eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real y se medirán como la distancia adicional media recorrida en comparación con la distancia ortodrómica, y no superarán los siguientes porcentajes: 2,53 % en 2020, 2,47 % en 2021, 2,40 % en 2022, 2,40 % en 2023 y 2,40 % in 2024.

Artículo 4

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad

Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, de conformidad con el punto 3.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, serán un retraso ATFM medio en ruta atribuible a los servicios de navegación aérea de un máximo de 0,9 minutos por vuelo en 2020, 0,9 minutos por vuelo en 2021, 0,7 minutos por vuelo en 2022, 0,5 minutos por vuelo en 2023 y 0,5 minutos por vuelo en 2024.

Artículo 5

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad

1. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, según se definen en el punto 4.1 de la sección 1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, serán una variación interanual del coste unitario determinado medio en la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta del − 1,9 % para 2020, el − 1,9 % para 2021, el − 1,9 % para 2022, el − 1,9 % para 2023 y el − 1,9 % para 2024. La variación interanual se calculará a partir del valor de referencia para el coste unitario determinado fijado en el punto 3.

2. El valor de referencia para los costes determinados se fijará en:

a) 6 245 065 000 EUR en EUR2017, en caso de que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido en una fecha anterior a la de entrada en vigor de la presente Decisión de Ejecución y hasta esa fecha no haya entrado en vigor ningún acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido;

b) 7 047 092 000 EUR en EUR2017, en los demás casos.

3. El valor de referencia para el coste unitario determinado se fijará en:

a) 49,29 EUR en EUR2017, en caso de que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido en una fecha anterior a la de entrada en vigor de la presente Decisión de Ejecución y hasta esa fecha no haya entrado en vigor ningún acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido;

b) 50,65 EUR en EUR2017, en los demás casos.

Artículo 6

Umbrales de alerta

1. Los Estados miembros podrán solicitar la revisión de uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, cuando:

a) el tránsito real, registrado por Eurocontrol, se diferencie del previsto en el plan de rendimiento adoptado de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en un año civil determinado en al menos un 10 % de los movimientos IFR;

b) el tránsito real, registrado por Eurocontrol, se diferencie del previsto en el plan de rendimiento adoptado de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en un año civil determinado en al menos un 10 % de las unidades de servicio.

2. Los Estados miembros podrán solicitar una revisión de uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 cuando la variación de los valores de referencia como resultado de las actualizaciones estacionales del Plan de Operaciones de Red con arreglo al artículo 9, apartado 4, letra a), y apartado 8, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([5]), en comparación con los valores de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento, sea como mínimo:

a) 0,05 minutos de retraso ATFM en ruta si el valor de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento es inferior a 0,2 minutos de retraso ATFM en ruta; o

b) 0,04 minutos de retraso ATFM en ruta, incrementado en un 5 % del valor de referencia de la última versión del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento, si el valor de referencia es superior o igual a 0,2 minutos de retraso ATFM en ruta.

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

Artículo 7

Grupos de comparación

Los grupos de comparación de proveedores de servicios de navegación aérea con un entorno operativo y económico similar, a efectos de la evaluación de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, se fijarán como sigue:

a) en caso de que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido en una fecha anterior a la de entrada en vigor de la presente Decisión de Ejecución y hasta esa fecha no haya entrado en vigor ningún acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido:

   i) grupo A: los proveedores de servicios de navegación aérea de Alemania, Francia, España e Italia;

   ii) grupo B: los proveedores de servicios de navegación aérea de Noruega, Suecia, Dinamarca, Finlandia e Irlanda;

   iii) grupo C: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chequia, Croacia, Eslovenia, Hungría, Eslovaquia, Bulgaria, Polonia, Rumanía y Portugal;

   iv) grupo D: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chipre, Malta, Estonia, Letonia, Lituania y Grecia;

   v) grupo E: los proveedores de servicios de navegación aérea de Austria, Suiza, Bélgica-Luxemburgo y los Países Bajos;

b) en los demás casos:

   i) grupo A: los proveedores de servicios de navegación aérea de Alemania, el Reino Unido, Francia, España e Italia;

   ii) grupo B: los proveedores de servicios de navegación aérea de Noruega, Suecia, Dinamarca, Finlandia e Irlanda;

   iii) grupo C: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chequia, Croacia, Eslovenia, Hungría, Eslovaquia, Bulgaria, Polonia, Rumanía y Portugal;

   iv) grupo D: los proveedores de servicios de navegación aérea de Chipre, Malta, Estonia, Letonia, Lituania y Grecia;

   v) grupo E: los proveedores de servicios de navegación aérea de Austria, Suiza, Bélgica-Luxemburgo y los Países Bajos;

Artículo 8

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 29 de mayo de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER