Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 56 de 25.2.2019, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1880 de la Comisión de 26 de octubre de 2021	L 380	1	27.10.2021
►**M2**	Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3128 de la Comisión de 16 de diciembre de 2024	L 3128	1	17.12.2024
►**M3**	Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2045 de la Comisión de 10 de octubre de 2025	L 2045	1	13.10.2025

Rectificado por:

►**C1** Rectificación, DO L 118 de 6.5.2019, p. 11 (2019/317)

▼B

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las medidas necesarias para el funcionamiento de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación de los servicios de navegación aérea y las funciones de red.

2. El presente Reglamento se aplica a la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones de red para el tránsito aéreo general en la región europea («EUR») de la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI»), en la que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea.

El presente Reglamento se aplica a:

a) los proveedores de servicios de navegación aérea a que se refiere el artículo 2, punto 5, del Reglamento (CE) n.º 549/2004;

b) el organismo designado por la Comisión para desempeñar las tareas necesarias para la ejecución de las funciones de red (el «Gestor de la Red») de conformidad con el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 551/2004 y nombrado de conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123.

Asimismo, el presente Reglamento se aplica, a efectos de la definición de objetivos y del seguimiento del rendimiento en materia de rentabilidad, a las autoridades o entidades que incurran en costes que puedan ser recuperados a través del cobro de tasas a los usuarios, según se especifica en el artículo 15, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 y en el artículo 22, apartado 1, párrafo tercero, del presente Reglamento.

3. El presente Reglamento se aplica a los servicios de navegación aérea de aproximación prestados en aeropuertos situados dentro de los territorios de los Estados miembros con 80 000 o más movimientos de transporte aéreo mediante reglas de vuelo por instrumentos («IFR») al año.

4. Los Estados miembros podrán tomar la decisión de aplicar también las disposiciones del presente Reglamento a los servicios de navegación aérea de aproximación prestados en aeropuertos situados dentro de sus respectivos territorios distintos de los mencionados en el apartado 3.

▼B

5. Los Estados miembros podrán asimismo tomar la decisión de aplicar las disposiciones del presente Reglamento a:

a) los servicios de navegación aérea y las funciones de red prestados en el espacio aéreo bajo su responsabilidad dentro de regiones de la OACI distintas de la región EUR, sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 1944 (el «Convenio de Chicago»);

b) los proveedores de servicios de navegación aérea que, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 550/2004, hayan recibido permiso para prestar servicios de navegación aérea sin certificación.

6. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión de cualquier decisión adoptada con arreglo al apartado 4 o al apartado 5.

Los Estados miembros garantizarán que la duración de tales decisiones se corresponda con la duración de un período de referencia. No modificarán ni revocarán estas decisiones durante un período de referencia.

7. El presente Reglamento se aplicará al tercer período de referencia establecido en el artículo 7 y a los períodos de referencia posteriores.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «coste real», el coste efectivamente asumido en un año civil por la prestación de servicios de navegación aérea sujetos a la certificación de cuentas o, en su defecto, a una auditoría final;

2) «dependencia de servicios de tránsito aéreo» o «dependencia ATS», la dependencia, ya sea civil o militar, responsable de prestar servicios de tránsito aéreo en un espacio aéreo determinado;

3) «coordinador de aeropuertos», la persona física o jurídica nombrada por un Estado miembro para llevar a cabo las funciones de coordinación en los aeropuertos coordinados que se indican en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ([1]);

4) «gestor de aeropuertos», la persona física o jurídica que se ocupa de la gestión de uno o más aeródromos;

5) «usuario del espacio aéreo», el operador de la aeronave en el momento en que se efectúa el vuelo o, si la identidad del operador no se conoce, el propietario de la aeronave, salvo que pueda demostrarse que el operador en ese momento era otra persona;

6) «representante de los usuarios del espacio aéreo», la persona física o jurídica que representa los intereses de una o varias categorías de usuarios del espacio aéreo;

([1]) Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

▼B

7) «centro de control de área», la dependencia que presta servicios de tránsito aéreo a los vuelos controlados en su área de responsabilidad;

8) «zona de tarificación de ruta», el volumen de espacio aéreo que se extiende desde el suelo hasta el espacio aéreo superior inclusive, en que se prestan servicios de navegación aérea de ruta y para el que se establecen una base de costes y una tarifa unitaria únicas;

9) «acontecimiento excepcional», las circunstancias en que la capacidad de ATM es anormalmente reducida, de manera que el nivel de retrasos en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM») es anormalmente elevado a consecuencia de una limitación prevista inducida por un cambio operativo o técnico, circunstancias meteorológicas adversas graves, la indisponibilidad de grandes partes del espacio aéreo por causas naturales o políticas, o una huelga, y la activación de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea («CCCAE») por el Gestor de la Red;

10) «movimientos de transporte aéreo IFR al año», la suma de los despegues y los aterrizajes efectuados según las IFR, calculada como la media anual de los tres años civiles anteriores al año en que debía presentarse el proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el artículo 12;

11) «estimación del índice de inflación», el índice de inflación anual basado en el tercer año antes del inicio de un período de referencia y calculado empleando la estimación de la inflación más reciente disponible de la variación porcentual media del índice de precios de consumo (IPC) publicada por el Fondo Monetario Internacional para el Estado miembro de que se trate en el momento de la elaboración del plan de rendimiento; si la variación porcentual publicada por el Fondo Monetario Internacional para un año determinado es negativa, se usará un valor cero;

12) «índice real de inflación», el índice real de inflación anual basado en el tercer año antes del inicio de un período de referencia y calculado empleando la tasa real de inflación publicada por la Comisión en el índice armonizado de precios de consumo de Eurostat para el Estado de que se trate en abril del año n + 1; si la variación porcentual publicada por la Comisión para un año determinado es negativa, se usará un valor cero;

13) «inversión importante», la adquisición, el desarrollo, la sustitución, la mejora o el arrendamiento de activos fijos que representa un valor total a lo largo de toda la vida de los activos superior a 5 millones EUR en términos reales;

14) «autoridad nacional», una autoridad reguladora o supervisora establecida por uno o más Estados miembros a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo;

15) «inversión nueva y en curso», la adquisición, el desarrollo, la sustitución, la mejora o el arrendamiento de activos fijos en que los costes de amortización, el coste del capital o, en el caso del arrendamiento, los costes de explotación se contraen durante el período de referencia abarcado por el plan de rendimiento;

▼B

16) «período de referencia», el período de validez y aplicación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, según lo establecido en el artículo 11, apartado 3, letra d), del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y en el artículo 7 del presente Reglamento;

17) «valor de referencia», el valor de retraso ATFM en ruta calculado por el Gestor de la Red para cada Estado miembro y cada bloque funcional de espacio aéreo a efectos de garantizar el cumplimiento del objetivo de retraso ATFM en ruta a escala de la Unión;

18) «costes de reestructuración», los costes puntuales y significativos asumidos por los proveedores de servicios de navegación aérea en el proceso de reestructuración debido a la introducción de nuevas tecnologías, procedimientos o modelos empresariales para estimular la prestación integrada de servicios, el pago de indemnizaciones a los empleados, el cierre de centros de control del tránsito aéreo, la transferencia de actividades a nuevas ubicaciones, la amortización de activos o la adquisición de participaciones estratégicas en otros proveedores de servicios de navegación aérea;

19) «incursión en pista», cualquier incidencia en un aeródromo que implique la presencia incorrecta de una aeronave, un vehículo o una persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de aeronaves;

20) «infracción de las distancias mínimas de separación», la situación en que no se respetan las distancias mínimas de separación entre aeronaves prescritas;

21) «zona de tarificación de aproximación», un aeropuerto o un grupo de aeropuertos situados dentro de los territorios de un Estado miembro en que se prestan servicios de navegación aérea de aproximación y para los que se han establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas.

CAPÍTULO II

TAREAS Y RESPONSABILIDADES

Artículo 3

Asistencia del Organismo de Evaluación del Rendimiento

Cuando sea necesario para el ejercicio de sus tareas relacionadas con los pormenores del funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión podrá solicitar la asistencia del Organismo de Evaluación del Rendimiento a efectos de lo siguiente:

a) la recogida, el examen, la validación y la difusión de los datos pertinentes para el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;

b) la selección o adaptación de los ámbitos clave de rendimiento;

c) la definición de indicadores clave de rendimiento e indicadores de seguimiento;

d) la determinación de intervalos para los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y la fijación y la revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión;

▼B

e) el establecimiento de los valores de referencia, los umbrales de alerta y los grupos de comparación a que se refiere el artículo 9, apartado 4;

f) la evaluación de la coherencia entre los proyectos de objetivos de rendimiento a escala nacional o los objetivos de rendimiento determinados a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («objetivos de rendimiento FAB») y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión de conformidad con el artículo 14 y el artículo 15, y la revisión de los proyectos de planes de rendimiento de conformidad con el artículo 14, apartado 1, y el artículo 15, apartado 1;

g) la verificación de la integridad de los proyectos de planes de rendimiento de conformidad con el artículo 13;

h) la verificación, de conformidad con el artículo 19, del proyecto de Plan de Rendimiento de la Red a que se refiere el artículo 10, apartado 5, del presente Reglamento;

i) la evaluación de los objetivos de rendimiento revisados y de las medidas correctoras adoptadas por los Estados miembros con arreglo al artículo 15, apartado 5;

j) el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea, en particular las inversiones y el gasto de capital, a escala de la Unión, nacional y de bloques funcionales de espacio aéreo;

k) el seguimiento del rendimiento de las funciones de red de conformidad con el artículo 37, apartado 2;

l) la evaluación, de conformidad con el artículo 37, apartado 3, de la información recibida de las autoridades nacionales de supervisión acerca de los planes de rendimiento a efectos del seguimiento del rendimiento de la red europea de ATM;

m) la evaluación del grado de consecución de los objetivos de rendimiento durante el período de referencia;

n) el mantenimiento y el apoyo para la coordinación de un calendario de consultas con las partes interesadas en relación con los planes de rendimiento y los requisitos relativos a las consultas a que se refieren el artículo 24, apartados 2 y 3, y el artículo 30.

Artículo 4

Suministro de información y facilitación del seguimiento por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea

1. Cuando sea necesario para que las autoridades nacionales de supervisión lleven a cabo sus tareas relacionadas con los pormenores del funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento, los proveedores de servicios de navegación aérea les proporcionarán, previa petición y sin demora, lo siguiente:

a) información sobre las condiciones locales pertinentes para la fijación de los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo;

b) datos para determinar la rentabilidad de los recursos propios en relación con las tasas de navegación aérea;

▼B

c) información sobre las inversiones previstas en los cinco años siguientes a la fecha de la solicitud en que se muestre el perfil de gasto previsto para inversiones nuevas y en curso durante y después del período de referencia, así como el modo en que las inversiones importantes contribuyen al rendimiento en cada ámbito clave de rendimiento;

d) el plan empresarial a que se refiere el punto ATM/ANS.OR.D.005 del anexo III del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión ([1]);

e) la información necesaria a efectos de la aplicación del artículo 28, apartado 3;

f) datos sobre las bases de costes e información sobre la imputación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y los de aproximación, así como datos sobre los ingresos procedentes de actividades comerciales y sobre los fondos públicos recibidos.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las actividades necesarias a efectos del seguimiento a que se refiere el artículo 37, apartado 1, llevado a cabo por la autoridad nacional de supervisión competente o en su nombre de conformidad con el Derecho nacional del Estado miembro de la autoridad de que se trate, en particular proporcionando, previa petición, los documentos, los datos, la información y las explicaciones orales pertinentes, así como, cuando el Derecho nacional de dicho Estado miembro lo permita y de conformidad con sus disposiciones, concediendo acceso a los locales, los terrenos o los vehículos correspondientes.

Artículo 5

Asistencia del Gestor de la Red

El Gestor de la Red, en relación con los pormenores del funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento:

a) apoyará a la Comisión proporcionándole los datos pertinentes para determinar los objetivos de rendimiento a escala de la Unión antes del inicio de los períodos de referencia y para hacer un seguimiento del grado de consecución de tales objetivos durante los períodos de referencia, en particular llamando la atención de la Comisión, sin demoras injustificadas, sobre cualquier caso de incumplimiento o riesgo de incumplimiento de los objetivos de rendimiento o sobre cualquier situación en que se observe una disminución persistente y significativa del rendimiento operativo;

b) a petición de la Comisión, apoyará a las autoridades nacionales de supervisión proporcionándoles los datos correspondientes para la preparación de los planes de rendimiento e informando a la autoridad nacional de supervisión correspondiente, sin demoras injustificadas, de cualquier caso de incumplimiento o riesgo de incumplimiento de los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB, o de cualquier situación en que se observe una disminución persistente y significativa del rendimiento operativo;

([1]) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

▼B

c) apoyará a los proveedores de servicios de navegación aérea de cara a la consecución de los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB, en particular a través de la elaboración y la aplicación del Plan de Operaciones de Red a que se refiere el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123.

Artículo 6

Coordinación con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea

Con arreglo al artículo 13 *bis* del Reglamento (CE) n.º 549/2004, y de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letra h), y el artículo 93, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139, la Comisión y los Estados miembros se coordinarán con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea a fin de garantizar que:

a) los aspectos de seguridad se aborden debidamente, en particular la determinación, revisión y aplicación de los indicadores clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad;

b) los indicadores clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento en materia de seguridad sean coherentes con el Plan Europeo de Seguridad Aérea a que se refiere el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139.

CAPÍTULO III

DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE RENDIMIENTO

Artículo 7

Duración de los períodos de referencia

1. El tercer período de referencia abarcará los años civiles de 2020 a 2024, ambos inclusive.

2. Cada uno de los períodos de referencia siguientes abarcará cinco años civiles.

3. La duración de los períodos de referencia especificados en los apartados 1 y 2 se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 6.

Artículo 8

Indicadores clave de rendimiento e indicadores de seguimiento

1. Los indicadores clave de rendimiento y los indicadores de seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea a escala de la Unión respecto de cada ámbito clave de rendimiento serán los establecidos en el anexo I, sección 1.

2. Los indicadores clave de rendimiento y los indicadores de seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo serán los establecidos en el anexo I, sección 2.

▼B

3. Los indicadores clave de rendimiento y los indicadores de seguimiento del rendimiento de las funciones de red serán los establecidos en el anexo I, sección 3.

4. Los Estados miembros podrán establecer indicadores clave de rendimiento e indicadores de seguimiento adicionales a los que se mencionan en el apartado 2 por lo que respecta, en particular, a aspectos civil-militares o meteorológicos.

Artículo 9

Objetivos de rendimiento a escala de la Unión

1. A más tardar diecinueve meses antes del inicio de un período de referencia, las autoridades nacionales de supervisión proporcionarán a la Comisión, en relación con el próximo período de referencia, datos sobre los costes iniciales e información sobre las previsiones de tránsito a que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra f), que servirán de base para la determinación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

2. A más tardar quince meses antes del inicio de un período de referencia, la Comisión publicará intervalos indicativos para los objetivos de rendimiento a escala de la Unión que consistirán en los valores mínimos y máximos anuales dentro de los cuales la Comisión pretende fijar tales objetivos.

La Comisión consultará estos intervalos con las partes interesadas que se mencionan en el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, con otras personas y organizaciones pertinentes, y, por lo que se refiere a los aspectos de seguridad, con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

3. A más tardar siete meses antes del inicio de un período de referencia, la Comisión adoptará, de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 549/2004, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para los indicadores clave de rendimiento a que se refiere el artículo 8, apartado 1.

Al efecto, la Comisión:

a) tendrá en cuenta los datos y la información pertinentes aportados por el Organismo de Evaluación del Rendimiento, el Gestor de la Red y las autoridades nacionales de supervisión;

b) usará las previsiones de tránsito en ruta, expresadas en movimientos IFR y en unidades de servicio, y basadas en la previsión de base del Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol («STATFOR») más reciente de que se disponga;

c) motivará cada objetivo de rendimiento a escala de la Unión mediante la descripción de los supuestos de base y la justificación subyacentes al objetivo, incluidos el uso que se haya hecho de los datos y la información mencionados en la letra a) del presente apartado, el resultado de la consulta a que se refiere el apartado 2 y otros datos fácticos pertinentes.

▼B

4. Paralelamente a la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión establecerá lo siguiente:

a) 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, a fin de definir objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad a efectos del indicador clave de rendimiento a que se refiere el anexo I, sección 1, punto 4.1. Estos valores de referencia se calcularán con respecto al año anterior al inicio del período de referencia.

   El valor de referencia para los costes determinados se estimará a partir de los costes reales disponibles en relación con el período de referencia anterior y se ajustará para tomar en consideración las estimaciones de costes más recientes de que se disponga, las variaciones en el tránsito y su relación con los costes.

   El valor de referencia para el coste unitario determinado se obtendrá dividiendo el valor de referencia de los costes determinados entre la previsión del tránsito expresada en unidades de servicio respecto del año anterior al inicio del período de referencia.

b) Los umbrales de alerta por encima de los cuales los Estados miembros podrán solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i). Estos umbrales de alerta se basarán en los parámetros siguientes:

   i) la divergencia entre el tránsito real y el tránsito previsto en un año civil determinado, expresada en porcentaje de movimientos IFR,

   ii) la divergencia entre el tránsito real y el tránsito previsto en un año civil determinado, expresada en porcentaje de unidades de servicio,

   iii) la variación de los valores de referencia a consecuencia de las actualizaciones estacionales del Plan de Operaciones de Red con arreglo al artículo 9, apartado 4, letra a), y el artículo 9, apartado 8, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 frente a los valores de referencia de la versión más reciente del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de elaborar el plan de rendimiento; la variación se expresará en porcentaje de variación o en fracción de minutos de retraso ATFM en ruta, según la magnitud de los valores de referencia.

c) 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 en materia de rentabilidad.

Artículo 10

Planes de rendimiento

1. Las autoridades nacionales de supervisión elaborarán planes de rendimiento, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo.

▼B

2. Los planes de rendimiento se elaborarán de conformidad con el modelo que figura en el anexo II e incluirán lo siguiente:

a) Los objetivos nacionales de rendimiento vinculantes u objetivos de rendimiento FAB vinculantes, determinados a partir de los indicadores clave de rendimiento a que se refiere el artículo 8, apartado 2, así como un «valor de referencia para los costes determinados» y un «valor de referencia para el coste unitario determinado» respecto de cada zona de tarificación, con miras a definir objetivos en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad. Estos valores de referencia se calcularán en relación con el año anterior al inicio del período de referencia.

   El valor de referencia para los costes determinados se estimará a partir de los costes reales disponibles en relación con el período de referencia anterior y se ajustará para tomar en consideración las estimaciones de costes más recientes de que se disponga, las variaciones en el tránsito y su relación con los costes.

   El valor de referencia para el coste unitario determinado se obtendrá dividiendo el valor de referencia de los costes determinados entre la previsión del tránsito más reciente de que se disponga expresada en unidades de servicio respecto del año anterior al inicio del período de referencia.

b) Los costes determinados para los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación fijados de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 y el presente Reglamento.

c) Los sistemas de incentivos establecidos de conformidad con el artículo 11, especificando los parámetros de estos sistemas, el mecanismo de modulación de los valores pivote a que se refiere el artículo 11, apartado 3, en su caso, así como las medidas destinadas a la consecución de los objetivos de dichos sistemas de incentivos.

d) Una descripción de las principales medidas destinadas a la consecución de los objetivos de rendimiento.

e) La confirmación de su coherencia con el ámbito de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con su artículo 1 y con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

f) Las previsiones de tránsito en ruta, expresadas en movimientos IFR y en unidades de servicio, y basadas en la previsión de base de STATFOR.

g) Las previsiones de tránsito de aproximación, expresadas en movimientos IFR y en unidades de servicio, y basadas en la previsión de base de STATFOR.

h) Una descripción de las iniciativas de apoyo a la coordinación transfronteriza y la prestación de servicios transfronterizos que sean beneficiosas para el rendimiento operativo o la rentabilidad, o ambos.

▼B

i) Información acerca de lo siguiente:

i) inversiones importantes,

ii) planes de gestión del cambio para la entrada en servicio de cambios importantes en el espacio aéreo o para la introducción de mejoras en el sistema de ATM, con el objetivo de minimizar cualquier efecto negativo en el rendimiento de la red.

No obstante, por lo que respecta a las letras f) y g), las autoridades nacionales de supervisión podrán optar por usar previsiones del tránsito en ruta y de aproximación distintas de las elaboradas a partir de la previsión de base de STATFOR de Eurocontrol. En tal caso, lo someterán a consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes y expondrán los motivos que justifican el uso de previsiones distintas en el plan de rendimiento. Toda diferencia con respecto a la previsión de base de STATFOR de Eurocontrol deberá estar ligada a factores locales específicos que no se hayan tenido suficientemente en cuenta en dicha previsión de base. Se emplearán las mismas previsiones para todos los ámbitos clave de rendimiento.

3. Los planes de rendimiento podrán contener objetivos de rendimiento adicionales fijados a partir de los indicadores clave de rendimiento a que se refiere el artículo 8, apartado 4. Estos objetivos contribuirán a la consecución de los objetivos de rendimiento a que se refieren el artículo 9, apartado 3, y el apartado 2, letra a), del presente artículo.

4. De conformidad con el artículo 10, apartado 1, y el artículo 11, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) n.º 549/2004, las autoridades nacionales de supervisión consultarán los proyectos de planes de rendimiento, en particular los objetivos de rendimiento y los sistemas de incentivos contenidos en ellos, con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, los gestores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos.

5. El Gestor de la Red elaborará el Plan de Rendimiento de la Red. El Plan de Rendimiento de la Red se elaborará de conformidad con el modelo que figura en el anexo III y dispondrá lo siguiente:

a) El valor añadido del apoyo del Gestor de la Red a las actividades de los Estados miembros, los bloques funcionales de espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo civil y militar con miras a la consecución de los objetivos en materia de capacidad y medio ambiente, y la contribución de las funciones de red a la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

b) Los objetivos de rendimiento y los objetivos para el Gestor de la Red y para cada función de red, así como las medidas dirigidas al logro de tales objetivos.

6. Cuando la Comisión, según se dispone en el artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo cuarto, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, revise los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, los Estados miembros, de conformidad con el presente Reglamento, revisarán sus planes de rendimiento e incluirán objetivos de rendimiento revisados.

▼B

Artículo 11

Sistemas de incentivos

1. Los sistemas de incentivos contenidos en los planes de rendimiento adoptados por los Estados miembros:

a) establecerán incentivos de carácter financiero con miras a la consecución de los objetivos de rendimiento de los ámbitos clave de rendimiento en materia de rentabilidad y capacidad de manera eficaz y proporcional;

b) se aplicarán durante la totalidad del período abarcado por el plan de rendimiento;

c) serán transparentes, eficaces y no discriminatorios;

d) se aplicarán a los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación.

2. Los sistemas de incentivos en relación con los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad se regirán por lo dispuesto en los artículos 27 y 28.

3. Los sistemas de incentivos en relación con los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad se ajustarán, además de a los principios establecidos en el apartado 1, a los principios que se indican a continuación:

a) Serán proporcionados con respecto al nivel de retraso ATFM y consistirán en ventajas y desventajas financieras con una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo.

b) Se establecerán de tal manera que las desventajas financieras máximas sean al menos iguales a las ventajas financieras máximas.

La autoridad nacional de supervisión determinará los porcentajes fijos máximos a que se refiere el anexo XIII, punto 2.1, letra a), párrafo segundo, y letra b), párrafo segundo, y punto 2.2, letra a), párrafo segundo, y letra b), párrafo segundo, a efectos del cálculo de las ventajas y desventajas financieras, con sujeción a la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes.

Respecto de los porcentajes fijos máximos a que se refiere el anexo XIII, punto 2.1, letra a), párrafo segundo, y punto 2.2, letra a), párrafo segundo, a efectos del cálculo de las ventajas financieras, los porcentajes no excederán del 2 %.

c) A efectos del cálculo de las ventajas o desventajas financieras, se usarán valores pivote.

Las autoridades nacionales de supervisión decidirán, antes del inicio del período de referencia, si los valores pivote deben basarse:

i) en los objetivos de rendimiento a escala nacional, desglosados en cada uno de los proveedores de servicios de navegación aérea, o

▼B

ii) en objetivos de rendimiento modulados a escala nacional, desglosados en cada uno de los proveedores de servicios de navegación aérea, fijados anualmente por la autoridad nacional de supervisión para el año siguiente de conformidad con el anexo XIII, punto 1, y con sujeción a la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes; el mecanismo de modulación se definirá en el plan de rendimiento, se aplicará a cada uno de los años del período de referencia y no se modificará durante el período de referencia.

La autoridad nacional de supervisión informará anualmente a la Comisión de los valores pivote.

d) Habrá un intervalo simétrico en torno al valor pivote establecido por la autoridad nacional de supervisión, con sujeción a la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes, a fin de garantizar que las variaciones menores en el retraso ATFM no conlleven ventaja o desventaja financiera alguna.

e) Cuando la media del retraso ATFM real por vuelo en el año n sea inferior al valor pivote fijado para dicho año y se sitúe fuera del intervalo a que se refiere la letra d), el resultado será una ventaja financiera a través del aumento de la tarifa unitaria del año n + 2 de conformidad con el anexo XIII, punto 2.

f) Cuando la media del retraso ATFM real por vuelo en el año n sea superior al valor pivote fijado para dicho año y se sitúe fuera del intervalo a que se refiere la letra d), el resultado será una desventaja financiera a través de la reducción de la tarifa unitaria del año n + 2 de conformidad con el anexo XIII, punto 2.

g) Respecto de los objetivos en ruta correspondientes al ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, y cuando el plan de rendimiento se establezca a escala de bloque funcional de espacio aéreo, se aplicarán, además de los principios mencionados en las letras a) a f), las disposiciones siguientes:

i) Las autoridades nacionales de supervisión correspondientes desglosarán el objetivo de rendimiento FAB a que se refiere el anexo I, sección 2, punto 3.1, letra a), en cada uno de los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, a fin de establecer incentivos a escala nacional. Los valores resultantes servirán de base para los valores pivote a que se refiere la letra c).

ii) Las autoridades nacionales de supervisión correspondientes aplicarán el mismo sistema de incentivos, de manera coherente, a todos los proveedores de servicios de navegación afectados.

iii) Además de valores pivote para cada uno de los distintos proveedores de servicios de navegación aérea como se indica en el inciso i), se usarán valores pivote para el bloque funcional de espacio aéreo basados:

— bien en los objetivos de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo,

▼B

— bien en objetivos de rendimiento modulados a escala de bloque funcional de espacio aéreo de conformidad con el anexo XIII, punto 1, y con sujeción a la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea afectados.

iv) No obstante lo dispuesto en la letra c), todas las autoridades nacionales de supervisión afectadas decidirán conjuntamente si es preciso modular o no los valores pivote a escala de los distintos proveedores de servicios de navegación aérea y de bloque funcional de espacio aéreo. La decisión se aplicará de manera uniforme a todos los valores pivote a escala de los distintos proveedores de servicios de navegación aérea y de bloque funcional de espacio aéreo, durante la totalidad del período de referencia.

v) Cuando los objetivos de rendimiento a escala nacional y de bloque funcional de espacio aéreo deban modularse, se aplicará el mismo mecanismo de modulación a ambos casos.

vi) Cuando el total del retraso ATFM en ruta por vuelo en el año n a escala de bloque funcional de espacio aéreo sea superior al valor pivote fijado para el año n a que se refiere el inciso iii) y se sitúe fuera del intervalo mencionado en el apartado 3, letra d), no se aplicará el apartado 3, letra e), y el apartado 3, letra f), se aplicará únicamente a los proveedores de servicios de navegación aérea cuyo retraso ATFM real por vuelo en el año n sea superior al valor pivote establecido para el año n y se sitúe fuera del intervalo mencionado en la letra d).

vii) Cuando el total del retraso ATFM en ruta por vuelo en el año n a escala de bloque funcional de espacio aéreo sea inferior al valor pivote fijado para el año n a que se refiere el inciso iii) y se sitúe fuera del intervalo mencionado en el apartado 3, letra d), no se aplicará el apartado 3, letra f), y el apartado 3, letra e), se aplicará únicamente a los proveedores de servicios de navegación aérea cuyo retraso ATFM real por vuelo en el año n sea inferior al valor pivote establecido para el año n y se sitúe fuera del intervalo mencionado en la letra d).

4. Los sistemas de incentivos contenidos en los planes de rendimiento adoptados por los Estados miembros podrán establecer asimismo incentivos de carácter financiero a efectos de la consecución de los objetivos de rendimiento correspondientes al ámbito clave de rendimiento en materia de medio ambiente o a efectos de la consecución de los objetivos de rendimiento adicionales a que se refiere el artículo 10, apartado 3, en sintonía con el apartado 1, letras b) y c), siempre y cuando sean eficaces y proporcionados. Tales sistemas de incentivos se aplicarán de forma adicional a los sistemas de incentivos a que se refieren los apartados 2 y 3, y con independencia de estos. La ventaja financiera agregada o la desventaja financiera agregada que resulten de estos sistemas de incentivos no excederán, respectivamente, del 2 % o del 4 % de los costes determinados del año n.

▼B

CAPÍTULO IV

ADOPCIÓN, EVALUACIÓN Y REVISIÓN DE LOS PLANES DE RENDIMIENTO

Artículo 12

Adopción y presentación de los proyectos de planes de rendimiento

Cada Estado miembro adoptará un proyecto de plan de rendimiento, elaborado por la autoridad nacional o las autoridades nacionales de supervisión de que se trate a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, y lo presentará a la Comisión a más tardar tres meses antes del inicio del período de referencia a que corresponda. Cuando el proyecto de plan de rendimiento se elabore a escala de bloque funcional de espacio aéreo, se presentará a la Comisión una vez todos los Estados miembros interesados lo hayan adoptado.

Artículo 13

Verificación de la integridad de los proyectos de planes de rendimiento

1. La Comisión verificará si los proyectos de planes de rendimiento presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 12 contienen todos los elementos necesarios para valorar el cumplimiento de los requisitos enumerados en el artículo 10, apartados 2 y 4, y, en su caso, también los apartados 3 y 5.

2. Cuando la Comisión constate, tras llevar a cabo la verificación contemplada en el apartado 1, que faltan uno o varios elementos, solicitará al Estado miembro o los Estados miembros correspondientes, en el plazo de un mes desde la fecha de recepción del proyecto de plan de rendimiento, que presenten un proyecto actualizado que contenga el elemento o los elementos faltantes.

En tal caso, el Estado miembro o los Estados miembros de que se trate presentarán el proyecto actualizado de plan de rendimiento a la Comisión sin demoras injustificadas y, en todo caso, en el plazo de tres semanas desde la fecha de la petición de la Comisión.

3. La Comisión iniciará la evaluación del proyecto de plan de rendimiento a que se refiere el artículo 14 una vez haya constatado, tras la verificación mencionada en el apartado 1, que el proyecto contiene todos los elementos requeridos, o una vez reciba el proyecto actualizado que se indica en el apartado 2, según corresponda.

Artículo 14

Evaluación y revisión de los proyectos de planes de rendimiento y los objetivos de rendimiento

1. La Comisión evaluará la coherencia entre los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB contenidos en los proyectos de planes de rendimiento y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión sobre la base de los criterios que se disponen en el anexo IV, punto 1, y tomando en consideración las circunstancias locales. La Comisión, como complemento a la evaluación, podrá revisar los proyectos de planes de rendimiento con respecto a los elementos especificados en el anexo IV, punto 2.

▼B

2. Cuando, sobre la base de la evaluación contemplada en el apartado 1, la Comisión constate que los objetivos de rendimiento contenidos en un proyecto de plan de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, adoptará, en el plazo de cinco meses desde la fecha de recepción del proyecto de plan de rendimiento o, en su caso, el proyecto revisado a que se refiere el artículo 13, apartado 2, una decisión para notificarlo al Estado miembro o los Estados miembros afectados.

3. Cuando, sobre la base de la evaluación contemplada en el apartado 1, la Comisión constate que uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en un proyecto de plan de rendimiento no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, adoptará, en el plazo de cinco meses desde la fecha de recepción del proyecto de plan de rendimiento o, en su caso, el proyecto revisado a que se refiere el artículo 13, apartado 2, una decisión en la que formulará las recomendaciones mencionadas en el artículo 11, apartado 3, letra c), del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

En tal caso, el Estado miembro o los Estados miembros afectados, en el plazo de tres meses desde la fecha de adopción de la decisión de la Comisión, revisarán los objetivos de rendimiento y adoptarán las medidas apropiadas para revisar en consecuencia el proyecto de plan de rendimiento, tomando en consideración las recomendaciones de la Comisión, y presentarán a esta el proyecto revisado de plan de rendimiento.

Artículo 15

Evaluación de los proyectos de planes de rendimiento y los objetivos de rendimiento revisados y adopción de medidas correctoras

1. Una vez la Comisión reciba el proyecto revisado de plan de rendimiento que le sea presentado de conformidad con el artículo 14, apartado 3, evaluará dicho proyecto revisado, así como la coherencia entre los objetivos de rendimiento revisados contenidos en él y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, sobre la base de los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1, y tomando en consideración las circunstancias locales. La Comisión, como complemento a la evaluación, podrá revisar los proyectos de planes de rendimiento con respecto a los elementos especificados en el anexo IV, punto 2.

2. Cuando, sobre la base de la evaluación contemplada en el apartado 1, la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados contenidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, adoptará, en el plazo de cinco meses desde la fecha de recepción del proyecto revisado de plan de rendimiento, una decisión para notificarlo al Estado miembro o los Estados miembros afectados.

3. Cuando, sobre la base de la evaluación contemplada en el apartado 1, la Comisión dude de la coherencia entre los objetivos de rendimiento revisados contenidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, procederá, en el plazo de cinco meses desde la fecha de recepción del proyecto revisado de plan de rendimiento, a efectuar un examen pormenorizado de dichos objetivos de rendimiento y de las circunstancias locales pertinentes, a cuyos efectos solicitará información complementaria a las autoridades nacionales de supervisión si fuera necesario, e informará de ello al Estado miembro o los Estados miembros afectados.

▼B

4. Cuando, tras llevar a cabo el examen pormenorizado a que se refiere el apartado 3, la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados contenidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, adoptará, en el plazo de cinco meses desde el inicio del examen pormenorizado, una decisión para notificarlo al Estado miembro o los Estados miembros afectados.

5. Cuando, tras llevar a cabo el examen pormenorizado a que se refiere el apartado 3, la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados contenidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, adoptará, en el plazo de cinco meses desde el inicio del examen pormenorizado, una decisión por la que establecerá las medidas correctoras que el Estado miembro o los Estados miembros afectados deberán tomar, de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo tercero, del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

6. Cuando la Comisión adopte la decisión a que se refiere el apartado 5, el Estado miembro o los Estados miembros interesados le comunicarán, en el plazo de tres meses desde la fecha de adopción de dicha decisión, las medidas que hayan adoptado en consecuencia. Asimismo, le proporcionarán información que demuestre que las medidas se ajustan a la decisión.

7. Sobre la base de la información que le sea comunicada de conformidad con el apartado 6, la Comisión valorará si las medidas tomadas por el Estado miembro o los Estados miembros afectados son suficientes para garantizar el cumplimiento de la decisión mencionada en el apartado 5, de acuerdo con los requisitos del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y del presente Reglamento.

Cuando la Comisión constate que las medidas son suficientes para garantizar el cumplimiento de la decisión contemplada en el apartado 5, lo notificará al Estado miembro o los Estados miembros afectados.

Cuando la Comisión constate que las medidas no son suficientes para garantizar el cumplimiento de la decisión contemplada en el apartado 5, lo notificará al Estado miembro o los Estados miembros afectados y, en su caso, tomará las medidas necesarias para tratar el caso de incumplimiento, como son las actuaciones previstas en el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 16

Adopción de los planes de rendimiento

Cada Estado miembro adoptará y publicará su plan de rendimiento en una de las circunstancias siguientes, según corresponda:

a) una vez la Comisión haya adoptado una decisión en aplicación del artículo 14, apartado 2, o del artículo 15, apartado 2 o apartado 4;

▼B

b) una vez la Comisión haya adoptado una decisión con arreglo al artículo 15, apartado 7, párrafo segundo;

c) una vez la Comisión haya adoptado la decisión, a raíz de la petición de un Estado miembro o de los Estados miembros afectados, de revisar los objetivos de rendimiento durante el período de referencia conforme al artículo 18, apartado 1, siempre y cuando el Estado miembro interesado ajuste el plan de rendimiento con respecto a los objetivos de rendimiento revisados.

Artículo 17

Objetivos de rendimiento o medidas correctoras adoptados tras el inicio del período de referencia

1. Cuando, debido al tiempo necesario para completar los procedimientos a que se refieren los artículos 14 y 15, los Estados miembros no hayan sido capaces de adoptar sus planes de rendimiento antes del inicio del período de referencia de conformidad con el artículo 16, se aplicarán con carácter provisional los objetivos de rendimiento contenidos en la versión más reciente de los proyectos de planes de rendimiento, hasta que se adopten los planes de rendimiento.

2. En caso de darse la situación que se menciona en el apartado 1, una vez se adopten los planes de rendimiento, los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad se aplicarán de forma retroactiva mediante un ajuste de las tarifas unitarias de conformidad con el artículo 29, apartado 5.

Artículo 18

Revisión de los objetivos de rendimiento durante un período de referencia

1. Durante el período de referencia, los Estados miembros podrán revisar uno o más de los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento y, en consecuencia, adoptar planes de rendimiento modificados, siempre y cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) el Estado miembro o los Estados miembros interesados consideran que la revisión prevista es necesaria y proporcionada en vista del acaecimiento de una o más de las situaciones siguientes:

i) se ha alcanzado al menos uno de los umbrales de alerta a que se refiere el artículo 9, apartado 4, letra b), y la autoridad nacional o las autoridades nacionales de supervisión correspondientes han evaluado la situación y demostrado que no es posible mitigar en grado suficiente los efectos derivados de haber alcanzado el umbral o los umbrales de alerta a menos que se revisen los objetivos de rendimiento,

▼B

ii) los datos, supuestos de base y justificaciones iniciales, en particular acerca de las inversiones, a partir de los que se fijaron los objetivos de rendimiento en cuestión han dejado de ser precisos en un grado significativo y de forma duradera debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de adoptar el plan de rendimiento, y la autoridad nacional o las autoridades nacionales de supervisión de que se trate han evaluado la situación y demostrado que, a menos que se revisen los objetivos de rendimiento, no es posible mitigar en grado suficiente los efectos resultantes;

b) la Comisión, sobre la base de una solicitud motivada del Estado miembro o los Estados miembros interesados, decide que:

i) coincide en que la revisión prevista es necesaria y proporcionada dado el acaecimiento de una o más de las situaciones mencionadas en la letra a),

ii) los objetivos de rendimiento revisados que se prevén son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, tras haber evaluado esos objetivos con arreglo a los criterios establecidos en el anexo IV, punto 1.

La Comisión adoptará la decisión a que se refiere la letra b) en el plazo de siete meses desde la fecha en que el Estado miembro o los Estados miembros interesados hayan presentado la solicitud completa.

2. No se aplicará con carácter retroactivo ninguna revisión de los objetivos de rendimiento que se adopte en aplicación del presente artículo.

Artículo 19

Aprobación del Plan de Rendimiento de la Red

1. El Gestor de la Red presentará el proyecto de Plan de Rendimiento de la Red a la Comisión, previa aprobación por el Consejo de Administración de la Red según se menciona en el artículo 18, apartado 1, letra o), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123, a más tardar tres meses antes del inicio del período de referencia.

2. La Comisión evaluará si el Plan de Rendimiento de la Red satisface los criterios establecidos en el anexo V.

La Comisión podrá solicitar al Gestor de la Red que presente una revisión de dicho proyecto de Plan de Rendimiento de la Red cuando sea necesario para garantizar el cumplimiento de los criterios establecidos en el anexo V.

3. Cuando la Comisión considere que el proyecto de Plan de Rendimiento de la Red cumple los criterios del anexo V, procederá a su adopción.

4. El Gestor de la Red publicará y aplicará el Plan de Rendimiento de la Red tras su adopción por la Comisión con arreglo al apartado 3.

▼B

5. Cuando, debido al tiempo necesario para completar los procedimientos a que se refieren los apartados 2 y 3, el Plan de Rendimiento de la Red no haya sido adoptado por la Comisión antes del inicio del período de referencia, se aplicará con carácter provisional la versión más reciente del proyecto de Plan de Rendimiento de la Red que haya aprobado el Consejo de Administración de la Red, hasta que la Comisión adopte el Plan de Rendimiento de la Red.

CAPÍTULO V

FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, ESTABLECIMIENTO DE LAS ZONAS DE TARIFICACIÓN, ESTABLECIMIENTO DE LAS BASES DE COSTES PARA LAS TASAS Y TRANSPARENCIA

Artículo 20

Principios para la financiación de los servicios de navegación aérea

1. Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de ruta se financiarán mediante tasas de ruta impuestas a los usuarios del espacio aéreo y, en los que casos en que se aplique el artículo 25, apartado 3, mediante otros ingresos según lo dispuesto en ese artículo.

2. Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de aproximación se financiarán mediante tasas de aproximación impuestas a los usuarios del espacio aéreo y, en los que casos en que se aplique el artículo 25, apartado 3, mediante otros ingresos según lo dispuesto en ese artículo.

3. Los ingresos obtenidos de las tasas de ruta o de aproximación no se usarán para financiar las actividades comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.

Artículo 21

Establecimiento de las zonas de tarificación

1. Los Estados miembros, en el espacio aéreo bajo su responsabilidad en que se presten servicios de navegación aérea a usuarios del espacio aéreo, establecerán una o más zonas de tarificación a efectos de la aplicación de las tasas de ruta («zona de tarificación de ruta») y una o más zonas de tarificación a efectos de la aplicación de las tasas de aproximación («zona de tarificación de aproximación»).

Antes de establecer o modificar tales zonas, los Estados miembros lo someterán a consulta con los representantes correspondientes de los usuarios del espacio aéreo.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión, y, en su caso, también al Servicio Central de Tarifas de Ruta («CRCO») de Eurocontrol, el establecimiento o la modificación de las mencionadas zonas de tarifación, como mínimo siete meses antes del inicio del período de referencia.

▼B

2. Los Estados miembros velarán por que el alcance geográfico de las zonas de tarificación esté claramente definido. Las zonas de tarificación serán coherentes con la prestación de servicios de navegación aérea y podrán incluir servicios prestados por un proveedor de servicios de navegación aérea establecido en otro Estado miembro en relación con el espacio aéreo transfronterizo.

3. Cuando los servicios de tránsito aéreo relacionados con la aproximación y la salida de aeronaves se presten de manera conjunta para un grupo de aeropuertos, los Estados miembros podrán establecer una zona específica de tarificación de aproximación dentro del área de aproximación de que se trate.

4. Cuando los Estados miembros decidan establecer zonas de tarificación de ruta o zonas de tarificación de aproximación que se extiendan por el espacio aéreo del que sea responsable más de un Estado miembro, o cuando los Estados miembros decidan establecer una zona común de tarificación, los Estados miembros interesados garantizarán que el presente Reglamento se aplique de forma coherente y uniforme a la prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo en cuestión.

Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol de tales decisiones.

5. Los Estados miembros podrán modificar o establecer una nueva zona de tarificación de aproximación durante un período de referencia, siempre y cuando:

a) consulten a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea afectados antes de la modificación;

b) notifiquen la modificación, sin demoras injustificadas, a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol;

c) proporcionen a la Comisión, sin demoras injustificadas, todos los elementos siguientes:

   i) los datos pertinentes relativos a los costes y al tránsito en que se refleje adecuadamente la situación antes y después de la modificación,

   ii) las observaciones de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea consultados de conformidad con la letra a),

   iii) una evaluación de los efectos que se prevé que tenga la modificación en lo que respecta a la consecución de los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB del ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad, así como en lo que respecta al seguimiento del rendimiento,

   iv) una actualización del plan de rendimiento con los datos pertinentes.

6. Los Estados miembros no modificarán una zona de tarificación de ruta durante un período de referencia.

▼B

Artículo 22

Establecimiento de la base de costes para las tasas

1. La base de costes para las tasas de ruta y de aproximación consistirá en los costes determinados en relación con la prestación de servicios de navegación aérea en la zona de tarificación de que se trate.

Los costes determinados que resulten de nuevos sistemas de ATM y revisiones importantes de los sistemas de ATM ya existentes solo se incluirán en la base de costes cuando tales sistemas sean coherentes con la aplicación del Plan Maestro de ATM europeo, y en particular con los proyectos comunes a que se refiere el artículo 15 *bis*, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 550/2004.

Los Estados miembros podrán tomar la decisión de incluir en la base de costes los costes determinados que se indican a continuación, contraídos en relación con la prestación de servicios de navegación aérea, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letra b), segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 550/2004:

a) costes determinados asumidos por las autoridades competentes;

b) costes determinados asumidos por los organismos cualificados a que se refiere el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 550/2004;

c) costes determinados derivados del Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», de 13 de diciembre de 1960, conforme a su última modificación.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, los costes determinados incluidos en las bases de costes para las tasas de ruta y de aproximación se fijarán en términos reales antes del inicio de cada período de referencia, como parte del plan de rendimiento, y se especificarán para cada año civil de dicho período en términos reales y nominales, a excepción de los costes determinados a que se refiere el apartado 1, párrafo tercero, y los costes determinados a que se refiere el apartado 4, letras c) y d), que se fijarán en términos nominales cuando se aplique la contabilidad de costes históricos.

3. Los costes determinados incluidos en las bases de costes para las tasas de ruta y de aproximación se calcularán en la moneda nacional. Cuando se haya establecido una zona común de tarificación con una tarifa unitaria única, los Estados miembros de que se trate garantizarán la conversión de los costes determinados a una única moneda, que podrá ser el euro u otra moneda nacional de uno de los Estados miembros interesados, a fin de garantizar un cálculo transparente de la tarifa unitaria única en aplicación del artículo 25, apartado 4.

4. Los costes determinados incluidos en las bases de costes para las tasas de ruta y de aproximación consistirán en lo siguiente:

a) gastos de personal;

b) gastos de explotación distintos de los gastos de personal;

c) costes de amortización;

d) coste del capital;

e) costes excepcionales.

▼B

Por lo que respecta a la letra a), los gastos de personal incluirán la remuneración bruta, los pagos por horas extra, las cotizaciones del empleador a los regímenes de seguridad social y los gastos de pensiones y otras prestaciones. Los gastos de pensiones se calcularán empleando hipótesis prudentes basadas en el régimen de pensiones aplicable o en el Derecho nacional, según corresponda. Dichas hipótesis se especificarán en el plan de rendimiento.

Por lo que respecta a la letra b), los gastos de explotación distintos de los gastos de personal incluirán los gastos en que se incurra para la adquisición de bienes y servicios utilizados en la prestación de servicios de navegación aérea, en particular servicios subcontratados, material, energía, servicios públicos, alquiler de inmuebles, equipos e instalaciones, mantenimiento, costes de seguros y gastos de viaje.

Por lo que respecta a la letra c), los costes de amortización incluirán los costes correspondientes a los activos fijos totales utilizados para la prestación de servicios de navegación aérea. El valor de los activos fijos se amortizará según sus previsiones de vida útil, de acuerdo con el método lineal aplicado a los costes de los activos amortizados. Para el cálculo de la amortización se aplicará una contabilidad de costes corrientes o históricos. La metodología empleada para calcular los costes de amortización no se modificará mientras dure el período de amortización y será coherente con el coste del capital aplicado, esto es, el coste nominal del capital en el caso de la contabilidad de costes históricos y el coste real del capital en el caso de la contabilidad de costes corrientes. Cuando se aplique la contabilidad de costes corrientes, el coste del capital no incluirá la inflación y se facilitarán también las cifras equivalentes de la contabilidad de costes históricos con fines comparativos y de evaluación.

Por lo que respecta a la letra d), el coste del capital será igual al ►C1 producto ◄ de los elementos siguientes:

i) la suma del promedio del valor contable neto de los activos fijos en explotación o en construcción y los posibles ajustes de los activos totales determinados por la autoridad nacional de supervisión y utilizados por el proveedor de servicios de navegación aérea, y del promedio del valor de los activos circulantes netos, excluidas las cuentas que devengan intereses, necesarios para la prestación de servicios de navegación aérea,

ii) la media ponderada del tipo de interés sobre las deudas y de la rentabilidad de los recursos propios; para los proveedores de servicios de navegación aérea sin recursos propios, la media ponderada se calculará sobre la base de una rentabilidad aplicada a la diferencia entre el total de los activos mencionados en la letra i) y las deudas.

Para establecer el coste del capital, los factores de ponderación se basarán en la proporción de financiación mediante endeudamiento o mediante recursos propios. El tipo de interés sobre las deudas será igual al tipo medio ponderado de interés sobre las deudas del proveedor de servicios de navegación aérea. La rentabilidad de los recursos propios será la indicada en el plan de rendimiento para el período de referencia y se basará en el riesgo financiero del proveedor de servicios de navegación aérea.

▼B

Cuando los proveedores de servicios de navegación aérea soporten costes de arrendamiento de activos fijos, estos costes no se incluirán en el cálculo del coste del capital.

Por lo que respecta a la letra e), los costes excepcionales consistirán en los costes extraordinarios vinculados a la prestación de servicios de navegación aérea, incluidos los impuestos no recuperables y los derechos de aduana.

5. Los costes determinados se imputarán de forma transparente entre las diferentes zonas de tarificación en las que dichos costes se hayan asumido realmente. Los costes determinados que se hayan asumido en varias zonas de tarificación se imputarán de forma proporcional, aplicando una metodología transparente.

A tal efecto, las autoridades nacionales de supervisión establecerán, antes del inicio de cada período de referencia, los criterios utilizados para imputar los costes determinados entre las zonas de tarificación, en particular con respecto a las letras b) y c) del presente apartado, y los criterios para imputar los costes determinados entre los servicios de ruta y de aproximación, e incluirán esta información en el plan de rendimiento de conformidad con el anexo II, punto 3.3, letra d).

Los costes determinados incluidos en las bases de costes para las zonas de tarificación de aproximación comprenderán el coste de los servicios siguientes:

a) servicios de control de aeródromos o servicios de información de vuelo para aeródromos, incluidos los servicios de asesoramiento del tránsito aéreo y servicios de alerta;

b) servicios de tránsito aéreo relacionados con la aproximación y la salida de aeronaves dentro de una determinada distancia en torno a un aeropuerto que se definirá atendiendo a requisitos operativos;

c) la parte proporcional de los servicios de navegación aérea comunes a los servicios de ruta y de aproximación.

6. Los costes determinados que se asuman en relación con vuelos exentos de conformidad con el artículo 31, apartados 3 a 5, se compondrán de lo siguiente:

a) los costes determinados de los vuelos VFR exentos, calculados con arreglo a una metodología de costes marginales;

b) los costes determinados de los vuelos IFR exentos, calculados como el producto de los elementos siguientes:

   i) los costes determinados soportados en relación con vuelos IFR, que consistirán en el total de los costes determinados menos los costes determinados de los vuelos VFR,

   ii) la relación entre el número de unidades de servicio exentas y el número total de unidades de servicio, que consistirá en las unidades de servicio respecto de los vuelos IFR y, cuando no estén exentos, de los vuelos VFR.

▼B

A efectos del cálculo de la tarifa unitaria, los costes determinados de los vuelos VFR exentos se separarán de los costes determinados que se hayan asumido en relación con los vuelos IFR.

7. Las autoridades nacionales de supervisión verificarán, respecto de cada zona de tarificación, que las bases de costes para las tasas de ruta y de aproximación se ajustan a los requisitos del artículo 15, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 550/2004 y del presente artículo. A tal efecto, las autoridades nacionales de supervisión examinarán los documentos contables correspondientes, incluidos los registros de activos y demás material pertinente para establecer la base de costes para las tasas.

Artículo 23

Costes reales

Las disposiciones del artículo 22 se aplicarán *mutatis mutandis* al establecimiento de los costes reales.

Artículo 24

Transparencia de los costes

1. Los Estados miembros establecerán de manera transparente bases de costes para las tasas respecto de cada zona de tarificación.

2. A más tardar cuatro meses antes del inicio del período de referencia, los Estados miembros, de forma coordinada, organizarán consultas con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, los gestores y los coordinadores de aeropuertos, acerca de los costes determinados incluidos en la base de costes para las tasas de ruta y las tasas de aproximación que se prevé establecer, las inversiones nuevas y en curso, las previsiones en materia de unidades de servicio y la política de tarificación para el período de referencia de que se trate.

Los Estados miembros también llevarán a cabo estas consultas durante un período de referencia cuando tengan la intención de solicitar una revisión de los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad de conformidad con el artículo 18, apartado 1.

Los Estados miembros proporcionarán los cuadros de notificación y la información requeridos en los anexos VII y IX a las entidades invitadas a las consultas como mínimo tres semanas antes de su celebración.

3. Durante el período de referencia, los Estados miembros, de manera coordinada y de conformidad con el anexo XII, punto 1, organizarán anualmente consultas con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, los gestores y los coordinadores de aeropuertos, acerca de los costes reales soportados durante el año anterior y la diferencia entre los costes reales y los costes determinados que figuren en el plan de rendimiento.

Los Estados miembros proporcionarán el cuadro de notificación y la información requeridos en el anexo VII a las entidades invitadas a las consultas como mínimo tres semanas antes de su celebración.

▼B

4. Los Estados miembros proporcionarán la información a que se refieren el apartado 2, último párrafo, y el apartado 3, último párrafo, a la Comisión en la misma fecha en que la faciliten a las partes consultadas. Asimismo, los Estados miembros informarán a la Comisión del resultado de las consultas.

CAPÍTULO VI

CÁLCULO DE LAS TARIFAS UNITARIAS Y LAS TASAS

Artículo 25

Cálculo de las tarifas unitarias

1. Los Estados miembros calcularán las tarifas unitarias de ruta y de aproximación antes del inicio de cada año del período de referencia.

2. Estas tarifas se calcularán dividiendo el número total previsto de unidades de servicio de ruta o de aproximación para el año de que se trate, calculado de acuerdo con el anexo VIII, puntos 1 y 2, respectivamente, entre la suma algebraica de los elementos siguientes:

a) los costes determinados, expresados en términos nominales, para el año en cuestión según figuren en el plan de rendimiento,

b) los ajustes por inflación de conformidad con el artículo 26;

c) los ajustes resultantes de aplicar el mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito de conformidad con el artículo 27, apartados 2 a 5;

d) los ajustes resultantes de aplicar el mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con los gastos de conformidad con el artículo 28, apartados 4 a 6;

e) los ajustes resultantes de aplicar los sistemas de incentivos financieros de conformidad con el artículo 11, apartados 3 y 4;

f) los ajustes resultantes de la modulación de las tasas de navegación aérea de conformidad con el artículo 32;

g) los ajustes resultantes de las variaciones del tránsito de conformidad con el artículo 27, apartado 8;

h) los ajustes resultantes de las variaciones del tránsito de conformidad con el artículo 27, apartado 9;

i) una deducción de otros ingresos de conformidad con el apartado 3 del presente artículo;

j) la financiación cruzada entre zonas de tarificación de ruta, o entre zonas de tarificación de aproximación, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letra e), del Reglamento (CE) n.º 550/2004;

k) ajustes por diferencias en los ingresos resultantes de la aplicación temporal de la tarifa unitaria de conformidad con el artículo 29, apartado 5;

l) ajustes relativos a los períodos de referencia anteriores.

▼B

3. A efectos del apartado 2, letra i), los ingresos de los proveedores de servicios de navegación aérea obtenidos en el año n que se indican a continuación se deducirán de los costes determinados como «otros ingresos»:

a) fondos públicos obtenidos de autoridades públicas, incluidas las ayudas financieras con cargo a los programas de asistencia de la Unión;

b) ingresos obtenidos de actividades comerciales, cuando el Estado miembro o los Estados miembros de que se trate hayan decidido que tales ingresos deben ser deducidos;

c) con respecto a los servicios de navegación aérea de aproximación, los ingresos obtenidos de contratos o acuerdos celebrados entre proveedores de servicios de navegación aérea y gestores de aeropuertos, cuando el Estado miembro o los Estados miembros de que se trate hayan decidido que tales ingresos deben ser deducidos.

En lo referente a la letra a), los fondos públicos destinados a sufragar gastos de personal y otros gastos de explotación se deducirán de los costes determinados, a más tardar, en el año n + 2. Los fondos públicos destinados a sufragar costes de amortización se deducirán de los costes determinados de acuerdo con el calendario de amortización del activo financiado (duración y renta). Un Estado miembro podrá tomar la decisión de no deducir de los costes determinados un importe ligado a los gastos administrativos contraídos en relación con la presentación de información sobre el acuerdo de financiación si estos gastos administrativos no están incluidos en la base de costes para las tasas. Del mismo modo, un Estado miembro podrá tomar la decisión de no deducir de los costes determinados los fondos públicos recibidos para cubrir costes desconocidos en el momento de elaborar el plan de rendimiento y, por consiguiente, no incluidos en la base de costes para las tasas. No se imputarán a los usuarios del espacio aéreo aquellos gastos cubiertos por fondos públicos.

En lo referente a las letras b) y c), los ingresos mencionados en ambas letras se deducirán de los costes determinados, a más tardar, en el año n + 2.

4. Las tarifas unitarias se calcularán en la moneda nacional.

Cuando los Estados miembros decidan establecer una zona de tarificación común de conformidad con el artículo 21, apartado 4, la tarifa unitaria se calculará en una única moneda, que podrá ser el euro u otra moneda nacional de uno de los Estados miembros afectados. Los Estados miembros de que se trate comunicarán a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol la moneda aplicable.

Artículo 26

Ajuste por inflación

Respecto de cada año del período de referencia, los costes determinados incluidos en las bases de costes para las tasas de ruta y de aproximación del año n expresadas en términos nominales se ajustarán a partir de la diferencia porcentual entre el índice real de inflación y el índice previsto de inflación para dicho año, y se incluirán como ajuste para el cálculo de la tarifa unitaria para el año n + 2.

▼B

Cuando se aplique la contabilidad de costes históricos, los costes determinados que se mencionan en el artículo 22, apartado 1, párrafo tercero, y apartado 4, letras c) y d), no estarán sujetos a ningún ajuste por inflación.

Artículo 27

Mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito

1. Respecto de los sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11, apartado 2, se aplicará un mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito. Con arreglo a este mecanismo, el riesgo de variación en los ingresos debido a la divergencia con respecto a la previsión de unidades de servicio recogida en el plan de rendimiento se distribuirá entre los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo, de conformidad con las disposiciones del presente artículo.

2. Cuando, en un año n determinado, haya una diferencia no superior al 2 % entre el número real de unidades de servicio y la previsión contenida en el plan de rendimiento para ese año n, los ingresos adicionales o el lucro cesante que se deriven recaerán en su totalidad en el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate.

3. Cuando, en un año n determinado, el número real de unidades de servicio supere a la previsión contenida en el plan de rendimiento para ese año n en más del 2 %, el 70 % de los ingresos adicionales resultantes obtenidos por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea por encima del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previstas se trasladará a los usuarios del espacio aéreo, mediante ajustes de las tarifas unitarias en el año n + 2.

Cuando, en un año n determinado, el número real de unidades de servicio sea inferior a la previsión contenida en el plan de rendimiento para ese año n en más del 2 %, el 70 % del lucro cesante resultante asumido por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea más allá del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previstas se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo, mediante ajustes de las tarifas unitarias en el año n + 2.

4. Cuando, en un año n determinado, el número real de unidades de servicio sea inferior al 90 % de la previsión contenida en el plan de rendimiento para ese año n, el importe del lucro cesante asumido por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate más allá del 10 % de la diferencia entre el número real y el número previsto de unidades de servicio se repercutirá en su totalidad en los usuarios del espacio aéreo, mediante ajustes de las tarifas unitarias en el año n + 2.

Cuando, en un año n determinado, el número real de unidades de servicio supere el 110 % de la previsión contenida en el plan de rendimiento para ese año n, los ingresos adicionales obtenidos por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate por encima del 10 % de la diferencia entre el número real y el número previsto de unidades de servicio se trasladará en su totalidad a los usuarios del espacio aéreo, mediante ajustes de las tarifas unitarias en el año n + 2.

▼B

5. Las autoridades nacionales de supervisión podrán adaptar los valores de los parámetros del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito que se establecen en los apartados 2 y 3. En el momento de adaptar dichos valores, las autoridades nacionales de supervisión:

a) consultarán los valores que prevén adoptar con los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea afectados;

b) velarán por que la exposición al riesgo resultante para los proveedores de servicios de navegación aérea no sea inferior al ingreso máximo expuesto a riesgo en el marco del mecanismo establecido en los apartados 2 y 3;

c) tendrán en cuenta la variación del gasto en suministro de capacidades por parte del proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate como resultado de la variación del tránsito.

6. Los siguientes costes determinados no estarán sujetos a las disposiciones de los apartados 2 a 5:

a) los costes determinados establecidos de conformidad con el artículo 22, apartado 1, párrafo tercero;

b) los costes determinados de los servicios meteorológicos.

7. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación de los apartados 2 a 5 a los costes determinados de los proveedores de servicios de navegación aérea a los que se haya autorizado a prestar servicios de navegación aérea sin certificación, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 550/2004.

8. Respecto de los costes determinados a que se refiere el apartado 6, y, cuando sea aplicable, el apartado 7, todo ingreso adicional en el año n debido a diferencias entre las unidades de servicio reales y la previsión de unidades de servicio contenida en el plan de rendimiento para ese año se trasladará a los usuarios del espacio aéreo, y todo lucro cesante se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo, mediante el ajuste de la tarifa unitaria del año n + 2.

9. Los ajustes de las tarifas unitarias mencionados en las letras b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) y l) del artículo 25, apartado 2, no estarán sujetos a las disposiciones de los apartados 2 a 5. Respecto de los ajustes a que se refiere el artículo 25, apartado 2, letras b), c), d), e), f), g), i), j) y k), todo ingreso adicional en el año n debido a diferencias entre las unidades de servicio reales y la previsión de unidades de servicio contenida en el plan de rendimiento para ese año se trasladará a los usuarios del espacio aéreo, y todo lucro cesante se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo, mediante el ajuste de la tarifa unitaria del año n + 2.

▼B

Artículo 28

Mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con los gastos

1. Respecto de los sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11, apartado 2, se aplicará un mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con los gastos. Con arreglo a este mecanismo, toda diferencia entre los gastos que figuren en el plan de rendimiento y los gastos reales se distribuirá entre los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo, de conformidad con las disposiciones del presente artículo.

2. Las diferencias a que se hace referencia en el apartado 1 se distribuirán del siguiente modo:

a) cuando, a lo largo del total del período de referencia, los costes reales sean inferiores a los costes determinados, el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate conservará la totalidad de la diferencia resultante;

b) cuando, a lo largo del total del período de referencia, los costes reales sean superiores a los costes determinados, el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate cubrirá la totalidad de la diferencia resultante.

3. El apartado 2 no será de aplicación cuando la diferencia entre los costes determinados y los costes reales se deba, como mínimo, a uno de los cambios siguientes:

a) cambios imprevistos en los costes relativos a inversiones nuevas o en curso;

b) cambios imprevistos en los costes mencionados en el artículo 22, apartado 1, párrafo tercero;

c) cambios imprevistos y considerables en los costes relativos a las pensiones establecidos de conformidad con el artículo 22, apartado 4, a consecuencia de cambios imprevisibles en la normativa nacional en materia de pensiones o de contabilidad de las pensiones, o debido a cambios imprevisibles en las condiciones del mercado financiero, siempre que tales cambios en los costes relativos a las pensiones estén fuera del control del proveedor de servicios de navegación aérea y, en caso de incremento de los costes, que el proveedor de servicios de navegación aérea haya adoptado medidas razonables para gestionar el posible incremento de los costes durante el período de referencia;

d) cambios imprevistos y considerables en los costes a consecuencia de cambios imprevisibles en los tipos de interés de los préstamos con los que se financian los costes derivados de la prestación de servicios de navegación aérea, siempre que tales cambios en los costes estén fuera del control del proveedor de servicios de navegación aérea y, en caso de incremento de los costes, que el proveedor de servicios de navegación aérea haya adoptado medidas razonables para gestionar el posible incremento de los costes durante el período de referencia;

e) cambios imprevistos y considerables en los costes a consecuencia de cambios imprevisibles en la normativa nacional en materia de fiscalidad u otros costes nuevos e imprevisibles no contemplados en el plan de rendimiento pero legalmente exigidos.

▼B

Los costes determinados relativos a los costes que se mencionan en el presente apartado se identificarán y categorizarán en el plan de rendimiento, de conformidad con el anexo II, punto 3.3, letra h).

Las diferencias entre los costes determinados y los costes reales a que se refiere el presente apartado se identificarán y explicarán anualmente de conformidad con los anexos VII y IX.

4. Por lo que respecta a los cambios imprevistos en los costes que se mencionan en el apartado 3, letra a), las diferencias entre los costes determinados y los costes reales se imputarán como se indica a continuación:

a) cuando, a lo largo de un año civil o del total del período de referencia, los costes reales sean inferiores a los costes determinados, el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate reembolsará la diferencia resultante a los usuarios del espacio aéreo a través de la reducción de la tarifa unitaria en el año n + 2 o en el período de referencia siguiente, salvo que, sobre la base de una justificación detallada del proveedor de servicios de navegación aérea, la autoridad nacional de supervisión decida, previa consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, que dicho proveedor de servicios de navegación aérea no debe reembolsar una parte de la diferencia resultante;

b) cuando, a lo largo de un año civil o del total del período de referencia, los costes reales sean superiores a los costes determinados en no más del 5 %, los Estados miembros podrán decidir que el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate repercutan en los usuarios del espacio aéreo la diferencia resultante a través del incremento de la tarifa unitaria en el año n + 2 o en el período de referencia siguiente, siempre y cuando la autoridad nacional de supervisión apruebe la justificación detallada que habrá de presentar el proveedor de servicios de navegación aérea, especialmente por lo que respecta a la necesidad de aumentar la capacidad, y previa consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

Cuando, durante el período de referencia, los proveedores de servicios de navegación aérea se propongan añadir, cancelar o sustituir inversiones importantes con respecto a la información sobre inversiones importantes que figure en el plan de rendimiento de conformidad con el anexo II, punto 2.2, letra b), estos cambios deberán ser aprobados por la autoridad nacional de supervisión, previa consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

5. Por lo que respecta a los cambios imprevistos en los costes que se mencionan en el apartado 3, letra b), las diferencias entre los costes determinados y los costes reales se imputarán como se indica a continuación:

a) cuando, a lo largo de un año civil, los costes reales sean inferiores a los costes determinados establecidos para ese año civil, los Estados miembros reembolsarán a los usuarios del espacio aéreo la diferencia resultante a través de la reducción de la tarifa unitaria en el año n + 2;

b) cuando, a lo largo de un año civil, los costes reales sean superiores a los costes determinados establecidos para ese año civil, los Estados miembros repercutirán en los usuarios del espacio aéreo la diferencia resultante a través del aumento de la tarifa unitaria en el año n + 2.

▼B

6. Por lo que respecta a los cambios imprevistos en los costes que se mencionan en el apartado 3, letras c), d) y e), las diferencias entre los costes determinados y los costes reales se imputarán como se indica a continuación:

a) cuando, a lo largo de un año civil o del total del período de referencia, los costes reales sean inferiores a los costes determinados, el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate reembolsará la diferencia resultante a los usuarios del espacio aéreo a través de la reducción de la tarifa unitaria en el año n + 2, en el período de referencia siguiente o en los dos períodos de referencia siguientes si los importes que deben ser recuperados afectan a la tarifa unitaria de manera desproporcionada;

b) cuando, a lo largo de un año civil o del total del período de referencia, los costes reales sean superiores a los costes determinados, los Estados miembros podrán decidir que el proveedor de servicios de navegación aérea o el Estado miembro de que se trate repercutan la diferencia resultante en los usuarios del espacio aéreo a través del aumento de la tarifa unitaria en el año n + 2, en el período de referencia siguiente o en los dos períodos de referencia siguientes si los importes que deben ser recuperados afectan a la tarifa unitaria de manera desproporcionada.

7. Las autoridades nacionales de supervisión verificarán anualmente si los proveedores de servicios de navegación aérea aplican correctamente las disposiciones del presente artículo. A más tardar el 1 de septiembre del año n + 1, las autoridades nacionales de supervisión prepararán un informe sobre los cambios en los costes mencionados en el apartado 3 que hayan tenido lugar durante el año n. El informe se someterá a consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

Asimismo, las autoridades nacionales de supervisión incluirán en el informe, cuya fecha límite es el 1 de septiembre del año siguiente al último año del período de referencia, el balance del total del período de referencia con respecto a los cambios imprevistos en los costes que se mencionan en el apartado 3, letras a), c), d) y e).

Artículo 29

Establecimiento de las tarifas unitarias para las zonas de tarificación

1. Los Estados miembros establecerán una tarifa unitaria para cada zona de tarificación con carácter anual de conformidad con el artículo 25. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, las tarifas unitarias no se modificarán en el transcurso de un año.

2. Los Estados miembros establecerán una tarifa unitaria para el año n para cada zona de tarificación de acuerdo con los requisitos siguientes:

a) las autoridades nacionales de supervisión, en nombre de su respectivo Estado miembro, presentarán la tarifa unitaria calculada a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol a más tardar el 1 de junio del año n – 1; se incluirán los cuadros de notificación y la información adicional que figuran en los anexos VII y IX;

▼B

b) antes del 1 de noviembre del año n – 1, si fuera necesario, las autoridades nacionales de supervisión actualizarán la tarifa unitaria calculada que se menciona en la letra a), previa consulta de los usuarios del espacio aéreo; en nombre de su respectivo Estado miembro, presentarán la actualización de la tarifa unitaria calculada a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol, a más tardar el 1 de noviembre del año n – 1;

c) los Estados miembros establecerán la tarifa unitaria para el año n a más tardar el 20 de diciembre del año n – 1 e informarán a la Comisión y al CRCO de Eurocontrol de dicha tarifa.

3. La Comisión verificará que las tarifas unitarias a que se refiere el apartado 2 se calculen de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 25, apartado 2.

Cuando la Comisión considere que una tarifa unitaria no cumple los requisitos establecidos en el artículo 25, apartado 2, lo notificará al Estado miembro en cuestión y le invitará a presentar una tarifa unitaria revisada.

Cuando la Comisión considere que la tarifa unitaria revisada se ha calculado de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 25, apartado 2, lo notificará al Estado miembro en cuestión.

4. Cuando, a consecuencia del tiempo necesario para completar el procedimiento mencionado en el apartado 3, una tarifa unitaria para el año n se revise después del inicio del año al que se refiere, y la revisión conlleve una diferencia en los ingresos, la tarifa unitaria se ajustará como se indica a continuación:

a) un primer ajuste de la tarifa unitaria en el año siguiente a la revisión de la tarifa unitaria; y

b) un ajuste final de la tarifa unitaria dos años después de ese año.

5. Si los Estados miembros no han adoptado un plan de rendimiento antes del inicio del período de referencia, o cuando el plan de rendimiento se revise de conformidad con el artículo 18 durante el período de referencia, las tarifas unitarias, en caso de ser necesario, se recalcularán y aplicarán tan pronto como sea posible sobre la base del plan de rendimiento o del plan de rendimiento revisado que se adopte.

Cuando un plan de rendimiento se adopte tras el inicio del período de referencia, toda diferencia en los ingresos debida a la aplicación de la tarifa unitaria o las tarifas unitarias calculadas sobre la base del proyecto de plan de rendimiento, en lugar de la tarifa unitaria o las tarifas unitarias calculadas sobre la base del plan de rendimiento adoptado, dará lugar a un primer ajuste de la tarifa unitaria en el año siguiente a la adopción del plan de rendimiento y a un ajuste final de la tarifa unitaria dos años después de ese año. Las disposiciones de los artículos 27 y 28 se aplicarán sobre la base del plan de rendimiento adoptado, y ello con carácter retroactivo desde el primer día del período de referencia.

▼B

Cuando un plan de rendimiento se revise durante el período de referencia de conformidad con el artículo 18, toda diferencia en los ingresos debida a la aplicación de la tarifa unitaria o las tarifas unitarias calculadas sobre la base del plan de rendimiento adoptado, en lugar de la tarifa unitaria o las tarifas unitarias calculadas sobre la base del plan de rendimiento revisado adoptado, dará lugar a un primer ajuste de la tarifa unitaria en el año siguiente a la adopción del plan de rendimiento revisado y a un ajuste final de la tarifa unitaria dos años después de ese año. Las disposiciones de los artículos 27 y 28 se aplicarán sobre la base del plan de rendimiento revisado adoptado, y ello con carácter retroactivo desde el primer día del año al que se aplique el plan de rendimiento revisado.

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, los Estados miembros podrán tomar la decisión de fijar la tarifa unitaria que se menciona en el apartado 1 a un nivel inferior al de la tarifa unitaria calculada de conformidad con el artículo 25, apartado 2. En tal caso, incluirán dicha tarifa unitaria inferior en los cuadros de notificación relativos al cálculo de las tarifas unitarias siguiendo el modelo del anexo IX, cuadro 2. La diferencia resultante en los ingresos no se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo.

Artículo 30

Transparencia de las tarifas unitarias

1. Los Estados miembros, a más tardar el 1 de agosto de cada año, de forma coordinada, organizarán consultas con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, los gestores y coordinadores de aeropuertos, acerca de los elementos fundamentales relativos a la aplicación del presente Reglamento según se dispone en el anexo XII, punto 2. Las consultas podrán llevarse a cabo junto con las consultas a que se refiere el artículo 24, apartado 3.

Los Estados miembros proporcionarán a las partes consultadas los cuadros de notificación y la información exigidos en el anexo IX como mínimo tres semanas antes de la celebración de las consultas.

2. Los Estados miembros proporcionarán a la Comisión la información a que se refiere el apartado 1, párrafo segundo, el mismo día en que la faciliten a las partes consultadas. Los Estados miembros informarán a la Comisión del resultado de las consultas.

Artículo 31

Cálculo de las tasas

1. La tasa de ruta para un vuelo específico en una zona de tarificación de ruta específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta por las unidades de servicio de ruta para dicho vuelo.

2. La tasa de aproximación para un vuelo específico en una zona de tarificación de aproximación específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de aproximación por las unidades de servicio de aproximación para dicho vuelo.

▼B

A efectos del cálculo de la tasa de aproximación, la aproximación y la salida de un vuelo se computarán como un único vuelo. La unidad de cuenta será el vuelo de llegada o el vuelo de salida.

3. Los Estados miembros eximirán del pago de las tasas de ruta a los vuelos siguientes:

a) los vuelos efectuados por aeronaves cuyo peso máximo autorizado al despegue sea inferior a dos toneladas métricas;

b) los vuelos mixtos VFR/IFR en las zonas de tarificación en las que solo se efectúen mediante procedimientos VFR y no se cobre una tasa de ruta por vuelos VFR;

c) los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, de un monarca reinante y su familia inmediata, jefes de Estado, presidentes de Gobierno y ministros del Gobierno, siempre que tal situación esté claramente reflejada en el plan de vuelo mediante el indicador de estado o la observación pertinente;

d) los vuelos de búsqueda y salvamento autorizados por el organismo competente apropiado.

4. Los Estados miembros podrán eximir del pago de las tasas de ruta a los vuelos siguientes:

a) los vuelos militares efectuados por aeronaves de un Estado miembro o un tercer país;

b) los vuelos de entrenamiento efectuados únicamente dentro del espacio aéreo del Estado miembro de que se trate y exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o de habilitación de la tripulación de cabina de vuelo, siempre que tal situación esté claramente reflejada en el plan de vuelo mediante la observación pertinente;

c) los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo o calibración de los equipos utilizados o que se hayan de utilizar como ayudas terrestres a la navegación aérea, excluidos los vuelos de posicionamiento efectuados por las aeronaves consideradas;

d) los vuelos que terminen en el mismo aeropuerto de donde haya partido la aeronave y en cuyo transcurso no se haya efectuado ningún aterrizaje intermedio;

e) los vuelos VFR;

f) los vuelos humanitarios autorizados por el organismo competente apropiado;

g) los vuelos de aduanas y policía.

5. Los Estados miembros podrán eximir del pago de las tasas de aproximación a los vuelos contemplados en los apartados 3 y 4.

6. Los Estados miembros cubrirán los costes de los servicios que los proveedores de servicios de navegación aérea presten a vuelos exentos de tasas de ruta o de aproximación de conformidad con los apartados 3, 4 o 5.

▼B

Artículo 32

Modulación de las tasas de navegación aérea

1. Los Estados miembros podrán, de manera transparente y no discriminatoria, modular las tasas de navegación aérea para los usuarios del espacio aéreo a fin de:

a) optimizar el uso de los servicios de navegación aérea;

b) reducir el impacto ambiental de la aviación;

c) reducir el nivel de congestión de la red en un área o en una ruta específicas en momentos específicos;

d) acelerar la implantación de las capacidades de ATM del programa SESAR con antelación al período establecido en los proyectos comunes a que se refiere el artículo 15 *bis*, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 550/2004, en particular con miras a incentivar el equipamiento de las aeronaves con sistemas contemplados en dichos proyectos comunes.

Los Estados miembros garantizarán que la modulación de las tasas respecto de las letras a), b y c) del presente apartado no dé lugar a ningún cambio global en los ingresos anuales del proveedor de servicios de navegación aérea si se compara con la situación en que no se hubieran modulado las tasas. Los excedentes o los déficits de cobro darán lugar a un ajuste de la tarifa unitaria en el año n + 2.

2. La modulación de las tasas de navegación aérea se aplicará respecto de la tasa de ruta, la tasa de aproximación o ambas.

Antes de proceder a aplicar la modulación de las tasas, los Estados miembros consultarán la modulación prevista con los representantes de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea afectados.

3. Las autoridades nacionales de supervisión vigilarán que los proveedores de servicios de navegación aérea apliquen correctamente la modulación de las tasas de navegación aérea e informarán de ello de conformidad con el artículo 37, apartado 1.

Artículo 33

Cobro de las tasas

1. Los Estados miembros podrán cobrar las tasas a través de una tasa única por vuelo. Si las tasas son facturadas y cobradas sobre una base regional, la moneda de facturación podrá ser el euro, y podrá añadirse a la tarifa unitaria de que se trate una tarifa unitaria administrativa por los costes de facturación y cobro.

2. Los Estados miembros velarán por que los importes cobrados en su nombre sean utilizados para financiar los costes determinados de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

▼B

3. Los usuarios del espacio aéreo pagarán íntegramente y sin demora todas las tasas de navegación aérea que les incumban de conformidad con el presente Reglamento.

4. Los Estados miembros velarán, cuando sea necesario, por que se apliquen medidas coercitivas eficaces y proporcionadas a efectos del cobro de las tasas de navegación aérea. Entre tales medidas podrá incluirse la denegación de servicios, la inmovilización de la aeronave u otras medidas coercitivas de conformidad con la legislación del Estado miembro correspondiente.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES PARTICULARES

Artículo 34

Sistema simplificado de tarificación

1. Con sujeción a las condiciones dispuestas en el apartado 2, los Estados miembros podrán tomar la decisión de establecer y aplicar un sistema simplificado de tarificación durante la totalidad de un período de referencia respecto de:

a) una o más zonas de tarificación de ruta y una o más zonas de tarificación de aproximación;

b) uno o más proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios en la zona o las zonas de tarificación mencionadas en la letra a).

2. Los Estados miembros únicamente podrán establecer y aplicar el sistema simplificado de tarificación a que se refiere el apartado 1 si se dan todas las condiciones siguientes:

a) una decisión de la Comisión, adoptada con arreglo al artículo 14, apartado 2, o el artículo 15, apartado 2 o apartado 4, confirma que los objetivos de rendimiento dispuestos por el Estado miembro en el proyecto de plan de rendimiento a que se refiere el artículo 12 son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión;

b) en los tres años anteriores a la adopción del proyecto de plan de rendimiento mencionado en el artículo 12 se han cumplido los objetivos de rendimiento de los ámbitos clave de rendimiento en materia de seguridad, capacidad y medio ambiente;

c) el plan de rendimiento contiene un sistema de incentivos relacionado con objetivos de capacidad según lo exigido en el artículo 11;

d) se ha consultado la decisión que se prevé adoptar con los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo correspondientes, y un total de usuarios del espacio aéreo que represente como mínimo el 65 % de los vuelos IFR operados en el espacio aéreo en que el Estado miembro o los Estados miembros interesados sean responsables de la prestación de servicios de navegación aérea está de acuerdo con dicha decisión.

▼B

3. Si los Estados miembros deciden establecer y aplicar un sistema simplificado de tarificación con arreglo al apartado 2, no aplicarán lo siguiente:

a) el mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito a que se refieren el artículo 11, apartado 2, y el artículo 27, lo que supone que el proveedor de servicios de navegación aérea asume en su totalidad los riesgos relacionados con el tránsito;

b) las disposiciones del artículo 28, apartados 4 a 6, en relación con el mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con los gastos;

c) los excedentes o los déficits de cobro derivados de la modulación de las tasas de navegación aérea con arreglo al artículo 32.

No obstante, los importes prorrogados de los años anteriores al período de referencia al que se aplique el sistema simplificado de tarificación se tendrán en cuenta en el cálculo de las tarifas unitarias.

4. Si los Estados miembros deciden establecer y aplicar un sistema simplificado de tarificación con arreglo al apartado 2, especificarán y justificarán la decisión en el plan de rendimiento, de conformidad con el anexo II, punto 1.7.

Artículo 35

Servicios de navegación aérea de aproximación, servicios CNS, MET y AIS, y servicios de datos de ATM sujetos a condiciones de mercado

1. Con sujeción a las disposiciones del presente artículo, los Estados miembros podrán decidir, bien antes, bien durante un período de referencia, que la totalidad o parte de los servicios de navegación aérea de aproximación, servicios CNS, MET y AIS, o servicios de datos de gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATM») prestados en sus zonas de tarificación establecidas de conformidad con el artículo 21 estén sujetos a las condiciones de mercado.

2. Cuando uno o más Estados miembros decidan aplicar el apartado 1, bien en el próximo período de referencia, bien, en su caso, durante el tiempo restante del período de referencia en curso, y respecto de los servicios afectados:

a) no aplicarán objetivos de rentabilidad, y en particular la fijación de costes determinados, por lo que se refiere a los indicadores clave de rendimiento mencionados en el anexo I, sección 2, punto 4.1;

b) no aplicarán mecanismos de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito y con los gastos de conformidad con los artículos 27 y 28;

c) no establecerán incentivos financieros en los ámbitos clave de rendimiento en materia de capacidad y medio ambiente de conformidad con el artículo 11;

d) no calcularán las tasas de aproximación de conformidad con el artículo 31, apartado 2;

▼B

e) no fijarán las tarifas unitarias de aproximación de conformidad con el artículo 29;

f) no estarán sujetos a los requisitos de consulta del artículo 24, apartado 3.

Las letras d) a f) se refieren únicamente a los servicios de navegación aérea de aproximación.

Cuando, durante un período de referencia, un Estado miembro decida aplicar el apartado 1, revisará asimismo su plan de rendimiento de conformidad con el artículo 18, apartado 1, respecto de los servicios afectados.

3. Un Estado miembro únicamente podrá tomar la decisión de aplicar el apartado 1 después de haber completado la totalidad de las etapas siguientes:

a) su autoridad nacional de supervisión ha constatado, sobre la base de una evaluación pormenorizada de conformidad con las condiciones dispuestas en el anexo X, que la prestación de los servicios en cuestión está sujeta a condiciones de mercado;

b) ha sometido a consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo correspondientes la decisión que prevé adoptar y la evaluación, y, según proceda, ha tomado debidamente en consideración sus observaciones;

c) ha puesto a disposición del público la decisión que prevé adoptar y la evaluación;

d) ha transmitido la decisión que prevé adoptar y la evaluación a la Comisión y ha obtenido su visto bueno.

Respecto de la letra d), el Estado miembro transmitirá la evaluación a más tardar doce meses antes del inicio del período de referencia o, en caso de tratarse de una evaluación efectuada durante el período de referencia, sin demoras injustificadas tan pronto concluya la evaluación. La Comisión notificará al Estado miembro de que se trate, también sin demoras injustificadas, si considera que la evaluación se ha realizado de conformidad con las condiciones dispuestas en el anexo X. En su caso, la Comisión solicitará información complementaria al Estado miembro en cuestión, que se la facilitará sin dilación.

4. Si un Estado miembro decide aplicar el apartado 1, su autoridad nacional de supervisión evaluará periódicamente si se siguen cumpliendo las condiciones dispuestas en el anexo X.

Si la autoridad nacional de supervisión concluye que han dejado de cumplirse dichas condiciones, el Estado miembro, sin demoras injustificadas, revocará su decisión una vez haya finalizado las etapas que se establecen en el apartado 3, letras b) a d).

Una vez revocada la decisión, el Estado miembro, bien con respecto al próximo período de referencia, bien, en su caso, con respecto al tiempo restante del período de referencia en curso, no aplicará a los servicios de que se trate las exenciones enumeradas en el apartado 2, párrafo primero. Si la revocación tiene lugar durante el período de referencia, el Estado miembro revisará asimismo su plan de rendimiento de conformidad con el artículo 18, apartado 1.

▼B

5. Si los servicios sujetos a la aplicación del apartado 1 se prestan en una zona de tarificación común creada de conformidad con el artículo 21, apartado 4, los Estados miembros afectados podrán determinar que la prestación de la totalidad o parte de dichos servicios esté sujeta a condiciones de mercado únicamente de forma conjunta. En tal caso, garantizarán conjuntamente que se respeten los requisitos del presente artículo.

6. Si un Estado miembro decide aplicar el apartado 1, presentará a la Comisión la información especificada en el anexo XI el primer año de cada período de referencia. La Comisión no hará pública esa información.

CAPÍTULO VIII

SUMINISTRO DE INFORMACIÓN, SEGUIMIENTO Y PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN

Artículo 36

Suministro de información

1. A efectos del seguimiento de conformidad con el artículo 37, las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios de navegación aérea, los gestores y los coordinadores de aeropuertos, los usuarios del espacio aéreo y el Gestor de la Red proporcionarán a la Comisión los datos mencionados en el anexo VI de conformidad con los requisitos específicos aplicables a cada parte según lo dispuesto en dicho anexo. Los datos se proporcionarán de manera gratuita y en formato electrónico.

Con respecto a los usuarios del espacio aéreo, el presente artículo se aplicará únicamente a aquellos usuarios que, dentro del espacio aéreo europeo, operen más de 35 000 vuelos al año, calculados como la media de los tres años anteriores.

2. Cuando las partes a que se refiere el apartado 1 ya hayan facilitado la totalidad o parte de los datos mencionados a Eurocontrol o a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, no tendrán la obligación de proporcionar esos mismos datos a la Comisión, siempre y cuando informen a esta de los datos que ya hayan suministrado, del momento en que lo hayan hecho y de si los han transmitido a Eurocontrol o a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

3. Cada una de las partes a que se refiere el apartado 1 adoptará las medidas necesarias para garantizar la calidad, la validación y la transmisión oportuna de los datos que deban proporcionar de conformidad con dicho apartado. A petición de la Comisión, facilitarán información acerca de sus controles de calidad y procesos de validación respecto de los datos mencionados.

Artículo 37

Seguimiento e información

1. Las autoridades nacionales de supervisión harán un seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo bajo su responsabilidad con miras a determinar si se están cumpliendo los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento.

▼B

Si una autoridad nacional de supervisión constata que no se están cumpliendo dichos objetivos o que existe el riesgo de que no se cumplan, informará de ello inmediatamente a la Comisión. Sin demoras injustificadas, el Estado miembro o la autoridad nacional de supervisión de que se trate, a fin de corregir la situación y lograr los objetivos determinados en el plan de rendimiento, aplicarán las medidas apropiadas que hayan establecido, teniendo en cuenta las medidas correctoras a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123, y comunicarán dichas medidas a la Comisión.

A más tardar el 1 de junio de cada año, las autoridades nacionales de supervisión informarán a la Comisión de los resultados de la labor de seguimiento que se menciona en el párrafo primero en lo referente al año anterior.

2. La Comisión hará un seguimiento del rendimiento de las funciones de red y determinará si se están cumpliendo los objetivos de rendimiento contenidos en el Plan de Rendimiento de la Red.

Si la Comisión constata que no se están cumpliendo los objetivos de rendimiento contenidos en el Plan de Rendimiento de la Red o que existe el riesgo de que no se cumplan, solicitará al Gestor de la Red que establezca las medidas apropiadas para corregir la situación y lograr los objetivos. El Gestor de la Red comunicará dichas medidas a la Comisión sin demoras injustificadas.

3. Sobre la base de los informes a que se refiere el apartado 1, último párrafo, su propia labor de seguimiento, mencionada en el apartado 2, y el análisis de los datos recibidos de conformidad con el artículo 36, apartado 1, la Comisión hará un seguimiento del rendimiento de la prestación de servicios de navegación aérea y funciones de red y evaluará periódicamente el grado de consecución de los objetivos de rendimiento. La Comisión informará a los Estados miembros de sus actividades de seguimiento como mínimo una vez al año.

Artículo 38

Publicación

1. Los Estados miembros pondrán a disposición del público, en particular por medios electrónicos, la información siguiente:

a) toda decisión que adopten en virtud del artículo 1, apartados 4 y 5;

b) toda decisión que adopten en virtud del artículo 35, apartado 3, letra c);

c) los proyectos de planes de rendimiento a que se refiere el artículo 12;

d) los planes de rendimiento adoptados a que se refiere el artículo 16;

e) los cuadros de notificación a que se refieren los artículos 24, 29 y 30.

▼B

2. El Gestor de la Red pondrá a disposición del público, en particular por medios electrónicos, la información siguiente:

a) el proyecto de Plan de Rendimiento de la Red a que se refiere el artículo 19, apartado 1;

b) el Plan de Rendimiento de la Red adoptado a que se refiere el artículo 19, apartado 3.

3. La Comisión pondrá a disposición del público, en particular por medios electrónicos, los informes y el material de apoyo elaborados por el Organismo de Evaluación del Rendimiento por lo que respecta a la asistencia prestada por este organismo de conformidad con el artículo 3.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 39

Motivación y recurso de las decisiones nacionales

Los Estados miembros se asegurarán de que las decisiones adoptadas por sus autoridades nacionales competentes en virtud del presente Reglamento estén debidamente motivadas y garantizarán la tutela judicial efectiva respecto de estas decisiones de conformidad con el Derecho nacional.

Artículo 40

Derogación

Quedan derogados los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 con efecto a partir del 1 de enero de 2020. No obstante, estos Reglamentos serán aplicándose a efectos de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación relativos al segundo período de referencia.

Artículo 41

Entrada en vigor

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼M2

ANEXO I

INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO (ICR) PARA LA DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

SECCIÓN 1

ICR para la definición de objetivos a escala de la Unión e indicadores de seguimiento

1. SEGURIDAD

1.1. **Indicadores clave de rendimiento**

El nivel mínimo de eficacia de la gestión de la seguridad que deben alcanzar los proveedores de servicios de navegación aérea autorizados a prestar servicios de tránsito aéreo. Este ICR mide el grado de ejecución de los siguientes objetivos de gestión de la seguridad:

a) política y objetivos de seguridad;

b) gestión de los riesgos de seguridad;

c) garantía de la seguridad;

d) fomento de la seguridad;

e) cultura de la seguridad.

1.2. **Indicadores de seguimiento**

a) La tasa de incursiones en pista a escala de la Unión con repercusiones en la seguridad, calculada de conformidad con la sección 2, punto 1.2, letra a);

b) la tasa de infracciones de las distancias mínimas de separación a escala de la Unión con repercusiones en la seguridad, calculada de conformidad con la sección 2, punto 1.2, letra b).

2. MEDIO AMBIENTE

2.1. **Indicadores clave de rendimiento**

Este ICR mide la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, calculada del siguiente modo:

a) la comparación entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria real obtenida a partir de los datos de vigilancia y la distancia recorrida, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo europeo o a través de este, según se define en el artículo 1;

b) por «parte en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos;

c) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo europeo, a efectos del cálculo de este indicador se toman, respectivamente, como origen o destino, el punto de entrada en el espacio aéreo europeo o el punto de salida del espacio aéreo europeo, en lugar del aeropuerto de salida o de destino;

d) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo europeo y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no europeo, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo europeo;

▼M2

e) la «distancia recorrida» es función de la posición de los puntos de entrada y salida del vuelo dentro y fuera de cada porción de espacio aéreo para todas las partes de la trayectoria; la distancia recorrida representa la contribución de dichos puntos a la distancia ortodrómica entre el origen y el destino del vuelo;

f) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

2.2. **Indicadores de seguimiento**

a) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado, calculada del siguiente modo:

i) la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado y la parte correspondiente de la distancia ortodrómica, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo europeo o a través de este;

ii) por «parte en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos;

iii) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo europeo, a efectos del cálculo de este indicador se toman, respectivamente, como origen o destino, el punto de entrada en el espacio aéreo europeo o el punto de salida del espacio aéreo europeo, en lugar del aeropuerto de salida o de destino;

iv) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo europeo y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no europeo, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo europeo;

v) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

b) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria limitada más corta, calculada del siguiente modo:

i) la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la ruta limitada más corta disponible para la planificación de vuelos, calculada por los algoritmos de búsqueda de ruta y los sistemas de validación de planes de vuelo del Gestor de la Red, y la parte correspondiente de la distancia ortodrómica, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo europeo o a través de este;

ii) este indicador contempla las restricciones del espacio aéreo en días con y sin actividades militares publicadas en el documento de disponibilidad de rutas (*Route Availability Document*, RAD) emitido por el Gestor de la Red y la situación real de las rutas condicionales en el momento del último plan de vuelo presentado;

iii) por «parte en ruta» se entiende la parte fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos;

▼M2

iv) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo europeo, a efectos del cálculo de este indicador se toman, respectivamente, como origen o destino, el punto de entrada en el espacio aéreo europeo o el punto de salida del espacio aéreo europeo, en lugar del aeropuerto de salida o de destino;

v) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo europeo y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no europeo, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo europeo;

vi) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

c) La eficiencia de vuelo vertical de la trayectoria real entre el fin del ascenso y el inicio del descenso, calculada del siguiente modo:

i) este indicador es el porcentaje de la longitud de la trayectoria real recorrida por debajo de 1 000 pies o a cualquier altitud superior al nivel de vuelo previsto del último plan de vuelo presentado, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo europeo o a través de este;

ii) el indicador se calcula como porcentaje para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

d) El uso efectivo del espacio aéreo reservado o segregado, calculado como la relación entre el tiempo finalmente utilizado de segregación o reserva del tránsito aéreo general y el tiempo inicial asignado para la actividad que requiere segregación o reserva. El indicador se calcula para el total de asignaciones del espacio aéreo notificadas al Gestor de la Red.

e) La tasa de planificación a través de las estructuras del espacio aéreo disponibles, incluido el espacio aéreo reservado o segregado, para el tránsito aéreo general, calculada como el porcentaje de aeronaves que presentan planes de vuelo a través de dichas estructuras del espacio aéreo respecto al número de aeronaves que podrían haber hecho una planificación a través de tales estructuras del espacio aéreo. El indicador se calcula para el total de asignaciones del espacio aéreo notificadas al Gestor de la Red.

f) La tasa de utilización, por el tránsito aéreo general, de las estructuras del espacio aéreo disponibles, incluido el espacio aéreo reservado o segregado, calculada como el porcentaje de las aeronaves que vuelan a través de dichas estructuras del espacio aéreo respecto al número de aeronaves que podrían haber hecho una planificación a través de tales estructuras del espacio aéreo. El indicador se calcula para el total de asignaciones del espacio aéreo notificadas al Gestor de la Red.

▼M2

3. CAPACIDAD

3.1. **Indicador clave de rendimiento**

El número medio de minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo imputable a los servicios de navegación aérea, calculado del siguiente modo:

a) el retraso ATFM en ruta es el retraso calculado por el Gestor de la Red, expresado como la diferencia entre la hora de despegue estimada y la hora de despegue calculada y asignada por el Gestor de la Red;

b) a efectos del presente indicador, se entenderá por:

«hora estimada de despegue», la previsión del momento en que la aeronave alzará el vuelo, calculado por el Gestor de la Red y basado en la última hora prevista para la retirada de calzos, o la hora deseada de retirada de calzos en el caso de los aeropuertos con procedimientos colaborativos de toma de decisiones, más el tiempo estimado de rodaje de salida calculado por el Gestor de la Red;

«hora calculada de despegue», la hora asignada por el Gestor de la Red en el día de la operación, resultado de la asignación táctica de franjas horarias, en que está previsto que una aeronave alce el vuelo;

«tiempo estimado de rodaje de salida», el tiempo estimado entre la retirada de calzos y el despegue; se incluye cualquier margen de retraso en el punto de espera o el deshielo a distancia previo al despegue;

c) este indicador comprende todos los vuelos IFR y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales;

d) este indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

3.2. **Indicadores de seguimiento**

a) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso ATFM a la llegada por vuelo imputable a los servicios de navegación aérea de aproximación y aeroportuarios y provocado por restricciones al aterrizaje en el aeropuerto de destino, calculado del siguiente modo:

i) el retraso ATFM medio generado a la llegada por vuelo IFR de llegada;

ii) este indicador comprende todos los vuelos IFR que aterrizan en el aeropuerto de destino y abarca todas las causas de retraso ATFM a la llegada, excluidas las situaciones excepcionales;

iii) este indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

b) El porcentaje de vuelos con retraso ATFM en ruta superior a 15 minutos, calculado como se indica a continuación:

i) retraso ATFM en ruta calculado de conformidad con el punto 3.1, letra a);

ii) este indicador comprende todos los vuelos IFR y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales;

iii) este indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼M2

c) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso en la salida por vuelo, con independencia de la causa, calculado del siguiente modo:

i) el retraso medio imputable a:

— el retraso debido a operaciones de las compañías aéreas;

— el retraso ATFM en ruta notificado por los usuarios del espacio aéreo;

— el retraso en cadena;

— el retraso en las operaciones aeroportuarias, incluido el retraso ATFM en el aeropuerto notificado por los usuarios del espacio aéreo debido a la regulación basada en el volumen de tránsito cuyo lugar de referencia está clasificado como zona de aeródromo o aeródromo;

ii) comprende todos los vuelos IFR y se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

4. RENTABILIDAD

4.1. **Indicadores clave de rendimiento**

La variación interanual del «coste unitario determinado» (CUD) medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de ruta, calculada del siguiente modo:

a) un porcentaje que refleja la variación interanual del CUD medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de ruta, tomando como punto de partida el valor de referencia que se menciona en el artículo 9, apartado 4, letra a);

b) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia;

c) el CUD medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de ruta es la relación entre los costes determinados de ruta y el tránsito previsto en ruta, expresado en unidades de servicio de ruta, previsto para cada año del período de referencia a nivel de la Unión, tal y como figure en las hipótesis manejadas por la Comisión para establecer los objetivos de rendimiento a escala de la Unión de conformidad con el artículo 9, apartado 3;

d) el CUD medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de ruta se calcula en euros y en términos reales.

4.2. **Indicadores de seguimiento**

El coste unitario real asumido por los usuarios en relación con los servicios de navegación aérea de ruta, por una parte, y los de aproximación, por otra, a escala de la Unión, calculado del siguiente modo:

a) la media ponderada de la suma del CUD de cada Estado miembro en relación con los servicios de navegación aérea y de los ajustes realizados de conformidad con el artículo 25, apartado 2, derivados de ese año;

b) expresado en euros y en términos nominales;

c) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼M2

SECCIÓN 2

ICR para la definición de objetivos a escala local e indicadores de seguimiento a escala local

1. SEGURIDAD

1.1. **Indicador clave de rendimiento**

El nivel de eficacia de la gestión de la seguridad de conformidad con la sección 1, punto 1.1.

A efectos de este indicador, por «local» se entiende a escala de los proveedores de servicios de navegación aérea.

1.2. **Indicadores de seguimiento**

a) La tasa de incursiones en pista en aeropuertos situados en un Estado miembro, calculada como el número total de incursiones en pista con repercusiones en la seguridad que hayan tenido lugar en dichos aeropuertos dividido entre el número total de movimientos conforme a reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y reglas de vuelo visual (VFR) en esos mismos aeropuertos.

b) La tasa de infracciones de las distancias mínimas de separación en el espacio aéreo de todas las dependencias de servicios de tránsito aéreo de control de un Estado miembro, calculada como el número total de infracciones de las distancias mínimas de seguridad con repercusiones en la seguridad que hayan tenido lugar en dicho espacio aéreo dividido entre el número total de horas de vuelo controladas en ese mismo espacio aéreo.

c) La tasa de incursiones en pista en un aeropuerto, calculada como el número total de incursiones en pista con la intervención de los servicios de tránsito aéreo o servicios de comunicación, navegación, y vigilancia (CNS) y con repercusiones en la seguridad que hayan tenido lugar en dicho aeropuerto dividido entre el número total de movimientos IFR y VFR en el mismo aeropuerto.

d) La tasa de infracciones de las distancias mínimas de separación en el espacio aéreo en que el proveedor de servicios de navegación aérea proporcione servicios de tránsito aéreo, calculada como el número total de infracciones de las distancias mínimas de separación con la intervención de los servicios de tránsito aéreo o servicios CNS y con repercusiones en la seguridad dividido entre el número total de horas de vuelo controladas en ese mismo espacio aéreo.

Los indicadores de seguimiento a que se refiere el presente punto se calcularán para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras a) y c), por «local» se entiende a escala de aeropuerto. A efectos de los indicadores establecidos en la letra b), por «local» se entiende a escala nacional. A efectos del indicador establecido en la letra d), por «local» se entiende a escala de los proveedores de servicios de navegación aérea.

▼**M2**

2. MEDIO AMBIENTE

2.1. **Indicador clave de rendimiento**

La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, calculada del siguiente modo:

a) la comparación entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria real obtenida a partir de los datos de vigilancia y la distancia recorrida, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo local o a través de este;

b) por «parte en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos de origen y destino;

c) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo local, a efectos del cálculo de este indicador se usan los puntos de entrada o salida en el espacio aéreo local;

d) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo local y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no local, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo local;

e) la «distancia recorrida» es función de la posición de los puntos de entrada y salida del vuelo en el espacio aéreo local; la distancia recorrida representa la contribución de dichos puntos a la distancia ortodrómica entre el origen y el destino del vuelo;

f) a efectos de este indicador, por «local» se entiende a escala nacional o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, en función de la escala a la que se establezca el plan de rendimiento;

g) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

2.2. **Indicadores de seguimiento**

a) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado, calculada a escala local del siguiente modo:

i) la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado y la parte correspondiente de la distancia ortodrómica, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo local o a través de este;

ii) por «parte en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos;

iii) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo local, a efectos del cálculo de este indicador se usan los puntos de entrada o salida en el espacio aéreo local;

iv) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo local y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no local, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo local;

v) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

▼**M2**

b) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria limitada más corta, calculada a escala local del siguiente modo:

i) la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la ruta limitada más corta disponible para la planificación de vuelos, calculada por los algoritmos de búsqueda de ruta y los sistemas de validación de planes de vuelo del Gestor de la Red, y la distancia recorrida, suma de todos los vuelos IFR en el espacio aéreo local o a través de este;

ii) este indicador contempla las restricciones del espacio aéreo publicadas en el documento de disponibilidad de rutas emitido por el Gestor de la Red y la situación real de las rutas condicionales en el momento del último plan de vuelo presentado;

iii) por «parte en ruta» se entiende la parte fuera de un radio de 40 NM en torno a los aeropuertos de origen y destino;

iv) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado fuera del espacio aéreo local, a efectos del cálculo de este indicador se usan los puntos de entrada o salida en el espacio aéreo local;

v) cuando la salida o la llegada de un vuelo tiene lugar en un aeropuerto situado dentro del espacio aéreo local y el vuelo atraviesa un espacio aéreo no local, a efectos del cálculo de este indicador solo se toma en consideración la parte del vuelo realizada dentro del espacio aéreo local;

vi) la «distancia recorrida» es función de la posición de los puntos de entrada y salida del vuelo en el espacio aéreo local; la distancia recorrida representa la contribución de dichos puntos a la distancia ortodrómica entre el origen y el destino del vuelo;

vii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia, como una media; al calcular esta media, se excluyen del cálculo los diez valores diarios más elevados y los diez valores diarios más bajos.

c) La eficiencia de vuelo vertical de la trayectoria real entre el fin del ascenso y el inicio del descenso, calculada del siguiente modo:

i) este indicador es el porcentaje de la longitud de la trayectoria real recorrida por debajo de 1 000 pies o a cualquier altitud superior al nivel de vuelo previsto del último plan de vuelo presentado, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo local o a través de este;

ii) el indicador se calcula como porcentaje para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼M2

d) El tiempo adicional en la fase de rodaje de salida, calculado a escala local del siguiente modo:

i) la diferencia entre el tiempo real de rodaje de salida y el tiempo de rodaje de salida de referencia;

ii) el tiempo de rodaje de salida de referencia corresponde al tiempo de tránsito óptimo necesario para el rodaje de salida sin espera;

iii) se expresa en minutos por salida y se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

e) El tiempo adicional en la fase de rodaje de llegada, calculado a escala local del siguiente modo:

i) la diferencia entre el tiempo real de rodaje de llegada y el tiempo de rodaje de llegada de referencia;

ii) el tiempo de rodaje de llegada de referencia corresponde al tiempo de tránsito óptimo necesario para el rodaje de llegada sin espera;

iii) se expresa en minutos por llegada y se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

f) El tiempo adicional en el espacio aéreo de aproximación, calculado a escala local del siguiente modo:

i) la diferencia entre el tiempo de tránsito en la zona de secuenciación y cómputo de llegadas (ASMA) y el tiempo de referencia basado en los tiempos de tránsito en la zona ASMA;

ii) el tiempo de referencia en la zona ASMA corresponde al tiempo de tránsito necesario para ejecutar la aproximación sin espera ni vectorización;

iii) se expresa en minutos por llegada y se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia;

iv) la zona ASMA se define como un cilindro con un radio de 40 NM alrededor del aeropuerto de llegada.

g) La eficiencia de vuelo vertical del descenso, calculada a escala local del siguiente modo:

i) la duración del vuelo horizontal desde el inicio del descenso hasta el aterrizaje de todos los vuelos IFR que lleguen;

ii) se expresa como la duración media del vuelo horizontal en segundos por llegada;

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼M2

h) La eficiencia de vuelo vertical del ascenso, calculada a escala local del siguiente modo:

i) la duración del vuelo horizontal desde el despegue hasta el fin del ascenso de todos los vuelos IFR que salgan;

ii) se expresa como la duración media del vuelo horizontal en segundos por salida;

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

i) El uso efectivo del espacio aéreo local reservado o segregado, calculado de conformidad con la sección 1, punto 2.2, letra d).

j) La tasa de planificación a través de las estructuras del espacio aéreo local disponibles, calculada de conformidad con la sección 1, punto 2.2, letra e).

k) La tasa de utilización de las estructuras del espacio aéreo local disponibles, calculada de conformidad con la sección 1, punto 2.2, letra f).

A efectos de los indicadores establecidos en las letras a), b) y c), por «local» se entiende a escala nacional o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, según la escala a la que se haya establecido el plan de rendimiento, incluidos los casos de delegación de la responsabilidad respecto de la prestación de servicios de tránsito aéreo debido a convenios transfronterizos de colaboración.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras d), e) y f), por «local» se entiende a escala de aeropuerto con un mínimo de 80 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras g) y h), por «local» se entiende a escala de aeropuerto.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras i), j) y k), por «local» se entiende a escala nacional, desglosado por área de responsabilidad de los centros de control de área, incluidos los casos de delegación de la responsabilidad respecto de la prestación de servicios de tránsito aéreo debido a convenios transfronterizos de colaboración.

3. CAPACIDAD

3.1. **Indicadores clave de rendimiento**

a) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso ATFM en ruta por vuelo imputable a los servicios de navegación aérea, calculado del siguiente modo:

i) retraso ATFM en ruta calculado de conformidad con la sección 1, punto 3.1;

ii) este indicador comprende todos los vuelos IFR que atraviesan el espacio aéreo local y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales; comprende también los vuelos IFR que atraviesan otros espacios aéreos, cuando se aplican correcciones del retraso a consecuencia del proceso de ajuste del retraso posterior a las operaciones coordinado por el Gestor de la Red, a través del cual las partes operativas interesadas notifican al Gestor de la Red los problemas relacionados con la medición, la clasificación y la asignación del retraso ATFM;

▼M2

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia;

iv) a efectos del seguimiento, los valores calculados para este indicador se desglosan a escala nacional en caso de que el plan de rendimiento se haya establecido a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los casos de delegación de la responsabilidad respecto de la prestación de servicios de tránsito aéreo debido a convenios transfronterizos de colaboración.

b) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso ATFM a la llegada por vuelo imputable a los servicios de navegación aérea de aproximación y aeroportuarios, calculado a escala local del siguiente modo:

i) el retraso medio a la llegada en el aeropuerto de destino causado por regulaciones ATFM por vuelo IFR de llegada;

ii) comprende todos los vuelos IFR que aterrizan en el aeropuerto de destino y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales;

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia;

iv) a efectos del seguimiento, los valores calculados para este indicador se desglosan por aeropuerto.

A efectos del indicador establecido en la letra a), por «local» se entiende a escala nacional o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, en función de la escala a la que se establezca el plan de rendimiento. A efectos de los indicadores establecidos en la letra b), por «local» se entiende a escala nacional.

3.2. **Indicadores de seguimiento**

a) El porcentaje de vuelos IFR que respetan sus franjas de salida ATFM a escala local, calculado para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

b) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso antes de la salida por vuelo, por motivos ligados al control del tránsito aéreo, a consecuencia de restricciones de despegue en el aeropuerto de salida, calculado a escala local del siguiente modo:

i) la media del retraso antes de la salida vinculado al control del tránsito aéreo por vuelo IFR de salida;

ii) comprende todos los vuelos IFR que despegan del aeropuerto de salida y los retrasos en la puesta en marcha debido a condicionantes vinculados al control del tránsito aéreo cuando la aeronave está lista para abandonar el puesto de salida;

iii) este indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

c) El tiempo medio, expresado en minutos, de retraso en la salida, por cualquier causa, por vuelo, calculado a escala local de conformidad con la sección 1, punto 3.2, letra c).

▼M2

d) El porcentaje del total de minutos de retraso ATFM en ruta en días en los que el flujo diario era superior al tráfico diario previsto, calculado del siguiente modo:

i) retraso ATFM en ruta calculado de conformidad con la sección 1, punto 3.1;

ii) el tráfico diario previsto se refiere al perfil del tráfico diario (tráfico orientativo) calculado por el Gestor de la Red en enero de cada año;

iii) el flujo del espacio aéreo y la demanda de tráfico se miden como entradas diarias de vuelo IFR en el espacio aéreo;

iv) el espacio aéreo es el área de responsabilidad definida para el cálculo de los retrasos ATFM en ruta.

e) La media ponderada anual del flujo máximo diario, expresada como número de vuelos IFR por hora, calculada del siguiente modo:

i) el flujo máximo diario es una media aritmética del número de vuelos IFR durante las tres horas de cada día con el mayor número de vuelos;

ii) el valor utilizado para calcular la ponderación es el número de vuelos IFR al día.

A efectos del indicador establecido en la letra a), por «local» se entiende a escala nacional, desglosado por aeropuerto.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras b) y c), por «local» se entiende a escala de aeropuerto para aeropuertos con 80 000 o más movimientos de transporte aéreo IFR al año.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras d) y e), por «local» se entiende a escala de centro de control de área.

4. RENTABILIDAD

4.1. **Indicadores clave de rendimiento**

a) El CUD de los servicios de navegación aérea de ruta, calculado del siguiente modo:

i) la relación entre los costes determinados en ruta y el tránsito estimado en la zona de tarificación, expresada en unidades de servicio de ruta, que se prevé durante cada año del período de referencia a escala local, según conste en los planes de rendimiento;

ii) se expresa en términos reales y en moneda nacional;

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼M2

b) El CUD de los servicios de navegación aérea de aproximación, calculado del siguiente modo:

i) la relación entre los costes determinados y el tránsito estimado, expresada en unidades de servicio de aproximación, que se prevé durante cada año del período de referencia a escala local, según conste en los planes de rendimiento;

ii) se expresa en términos reales y en moneda nacional;

iii) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

A efectos de los indicadores establecidos en las letras a) y b), por «local» se entiende a escala de zona de tarificación.

4.2. **Indicadores de seguimiento**

El coste unitario real asumido por los usuarios en relación con los servicios de navegación aérea de ruta, por una parte, y los de aproximación, por otra, calculado del siguiente modo:

a) la suma del CUD en relación con los servicios de navegación aérea y de los ajustes realizados de conformidad con el artículo 25, apartado 2, derivados de ese año;

b) se expresa en términos nominales y en moneda nacional;

c) se calcula a escala de zona de tarificación para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

SECCIÓN 3

ICR para la definición de objetivos e indicadores de seguimiento de las funciones de red

1. Todos los indicadores establecidos en la presente sección se aplicarán a la zona geográfica contemplada por el presente Reglamento.

2. SEGURIDAD

2.1. **Indicadores clave de rendimiento**

El nivel de eficacia de la gestión de la seguridad del Gestor de la Red de conformidad con la sección 1, punto 1.1.

2.2. **Indicadores de seguimiento**

El exceso de autorizaciones ATFM que supere los límites de capacidad declarados por el proveedor de servicios de navegación aérea para un sector en el que se aplican regulaciones ATFM, calculados del siguiente modo:

a) la relación entre el tiempo durante el que el número de vuelos excede en más del 10 % los límites de capacidad declarados por el proveedor de servicios de navegación aérea para un sector en el que se aplican regulaciones ATFM y el tiempo total durante el que se aplican regulaciones ATFM, calculada para todo el año civil y para cada año del período de referencia;

b) a efectos de este indicador, el tiempo durante el que se aplican regulaciones se divide en segmentos horarios que se solapan en cada intervalo de 20 minutos.

▼M2

3. MEDIO AMBIENTE

3.1. **Indicadores clave de rendimiento**

La mejora en la eficiencia de vuelo en ruta conseguida con la función de diseño de la red europea de rutas en relación con la trayectoria del último plan de vuelo presentado, expresada como punto porcentual de la variación interanual de la eficiencia de vuelo en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado y calculada de conformidad con la sección 1, punto 2.2, letra a).

3.2. **Indicadores de seguimiento**

La suma anual de las extensiones de ruta como resultado de los procedimientos de toma de decisiones en colaboración en la red y las actividades del Centro de Operaciones del Gestor de la Red para la reducción del retraso ATFM en ruta. Las extensiones de ruta se miden en millas náuticas como las diferencias entre la distancia de las trayectorias reales después de que los vuelos hayan aceptado propuestas de desvío del Gestor de la Red y la distancia de las trayectorias del último plan de vuelo presentado antes de aceptar las propuestas de desvío.

4. CAPACIDAD

4.1. **Indicadores clave de rendimiento**

a) El porcentaje del total de minutos de retraso inicial ATFM en ruta reducido como resultado de los procedimientos de toma de decisiones en colaboración en la red y las actividades del Centro de Operaciones del Gestor de la Red. El retraso ATFM en ruta reducido se calcula como la diferencia entre el retraso inicial del vuelo IFR sin las medidas y el retraso ATFM en ruta de dicho vuelo tras las actividades para la reducción del retraso. El retraso ATFM en ruta se calcula de conformidad con la sección 1, punto 3.1.

b) El porcentaje del total de minutos de retraso inicial ATFM a la llegada reducido como resultado de los procedimientos de toma de decisiones en colaboración en la red y las actividades del Centro de Operaciones del Gestor de la Red. El retraso ATFM a la llegada reducido se calcula como la diferencia entre el retraso inicial de la llegada IFR sin las medidas y el retraso ATFM a la llegada al aeropuerto de dicho vuelo tras las actividades para la reducción del retraso. El retraso ATFM a la llegada se calcula de conformidad con la sección 1, punto 3.2, letra a).

4.2. **Indicadores de seguimiento**

a) La media, en un año civil, del número diario de regulaciones ATFM de las que cada una produce menos de 200 minutos de retraso.

b) La media, en un año civil, del retraso ATFM en ruta de fin de semana expresada en minutos de retraso por vuelo.

c) El porcentaje anual de todos los retrasos ATFM en la primera rotación en una preselección de centros de control de área y aeropuertos con el mayor potencial de reducción del retraso designados anualmente por el Gestor de la Red, calculado del siguiente modo:

i) retraso ATFM en ruta calculado de conformidad con la sección 1, punto 3.1;

▼**M2**

ii) la atribución de retrasos ATFM por hora se basa en la hora estimada de entrada en el espacio aéreo en ruta afectado;

iii) retraso ATFM a la llegada calculado de conformidad con la sección 1, punto 3.2, letra a).

5. RENTABILIDAD

5.1. **Indicadores de seguimiento**

El coste unitario de la realización de las tareas del Gestor de la Red, calculado del siguiente modo:

a) la relación entre los costes reales de la realización de las tareas del Gestor de la Red y el tránsito en ruta, expresada en unidades de servicio de ruta, durante el período de referencia, a escala de la zona geográfica en que el Gestor de la Red lleva a cabo las funciones necesarias para la ejecución de las funciones de red;

b) expresado en euros y en términos reales;

c) se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

▼B

ANEXO II

MODELO PARA LOS PLANES DE RENDIMIENTO A ESCALA NACIONAL O DE BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 10, APARTADO 1

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Descripción de la situación, incluido el alcance del plan desde el punto de vista de la cobertura geográfica y los servicios, lista de proveedores de servicios de navegación aérea contemplados y otra información de carácter general que sea pertinente para el plan de rendimiento.

1.2. Previsiones de tránsito a que se refiere el artículo 10, apartado 2, letras f) y g), expresadas en movimientos IFR y en unidades de servicio en que se basa el plan de rendimiento, a partir de las previsiones de base del Servicio de Estadísticas y Previsiones (STATFOR) de Eurocontrol. Cuando las previsiones difieran de las previsiones de base de STATFOR, se documentarán los motivos que justifican el uso de previsiones diferentes a las mencionadas en el artículo 10, apartado 2, letras f) y g), y la justificación para el uso de tales previsiones.

1.3. Descripción de los resultados de la consulta del proyecto de plan de rendimiento con las partes interesadas, en particular los puntos de acuerdo y desacuerdo, así como los motivos de tal desacuerdo.

1.4. Lista de los aeropuertos sujetos al sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, con indicación de su número medio de movimientos de transporte aéreo IFR al año.

1.5. En su caso, lista de los servicios cuya prestación se ha determinado que está sujeta a condiciones de mercado de conformidad con el artículo 35.

1.6. Por lo que respecta a los planes de rendimiento adoptados a escala de bloque funcional de espacio aéreo, la descripción del proceso seguido para elaborar y adoptar el plan de rendimiento.

1.7. Indicación de si se aplica el sistema simplificado de tarificación a que se refiere el artículo 34 y, en caso afirmativo, demostración del cumplimiento de las condiciones establecidas en ese artículo, así como descripción de la aplicación del sistema simplificado de tarificación y su alcance desde el punto de vista de las zonas de tarificación contempladas.

2. INVERSIONES

2.1. Descripción y justificación de los costes, la naturaleza y los beneficios de las inversiones nuevas y en curso en activos fijos que se han previsto para el período de referencia.

2.2. La información referida en el punto 2.1 incluirá, en particular, lo siguiente:

a) los costes determinados de las inversiones nuevas y en curso respecto de la amortización, el coste del capital y el coste de arrendamiento a lo largo de todo el período de referencia y para cada uno de sus años civiles, según lo exigido en el anexo VII;

b) descripción y justificación de las inversiones importantes, en particular con respecto a los elementos siguientes:

i) valor total de cada una de las inversiones importantes,

ii) activo o activos adquiridos o desarrollados,

iii) información sobre los beneficios de la inversión para los usuarios del espacio aéreo y sobre los resultados de la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo,

▼B

iv) en el caso de las inversiones importantes en sistemas de ATM:

— diferenciación entre inversiones en sistemas nuevos, en revisión de sistemas existentes y en sustitución de sistemas,

— justificación de la pertinencia de cada inversión con respecto al Plan Maestro ATM y los proyectos comunes a que se refiere el artículo 15 *bis* del Reglamento (CE) n.º 550/2004;

c) detalles acerca de las sinergias conseguidas a escala de bloque funcional de espacio aéreo o, en su caso, a través de otras iniciativas de cooperación transfronteriza, en particular desde el punto de vista de la infraestructura común y la adjudicación común de contratos públicos.

3. OBJETIVOS NACIONALES DE RENDIMIENTO U OBJETIVOS DE RENDIMIENTO FAB Y MEDIDAS PARA SU CONSECUCIÓN.

3.1. Objetivos nacionales de rendimiento u objetivos de rendimiento FAB en cada ámbito clave de rendimiento, establecidos en relación con cada indicador clave de rendimiento del anexo I, sección 2, y para cada año civil del período de referencia.

3.2. Respecto de todos los ámbitos clave de rendimiento, descripción de las principales medidas introducidas a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo para conseguir los objetivos de rendimiento.

3.3. Información complementaria para fundamentar los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB en el ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad:

a) costes determinados de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación establecidos de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 y de conformidad con el presente Reglamento, para cada año del período de referencia;

b) previsión de las unidades de servicio de ruta y de aproximación para cada año del período de referencia;

c) valores de referencia de los objetivos de rentabilidad en ruta y de aproximación a que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), y descripción y justificación de la metodología empleada para estimar esos valores para cada zona de tarificación;

d) descripción y justificación de los criterios y la metodología empleados para la imputación de costes entre las zonas de tarificación y la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación, de conformidad con el artículo 22, apartado 5;

e) descripción y justificación de la rentabilidad de los recursos propios de los proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes, así como de la proporción entre deuda y capital y del nivel y composición de la base de activos utilizada para calcular el coste del capital incluido en los costes determinados;

f) descripción y justificación de los supuestos económicos, incluidos:

— los supuestos de los que se parte para el cálculo de los costes de las pensiones comprendidos en los costes determinados, y en particular una descripción de la normativa nacional sobre pensiones y sobre contabilidad de las pensiones en que se basan dichos supuestos, así como información sobre si cabe esperar que se modifique dicha normativa,

▼B

— los supuestos relativos a los tipos de interés de los préstamos para la financiación de la prestación de servicios de navegación aérea, y en particular los importes, la duración y demás información pertinente acerca de los préstamos, y una explicación de la media ponderada del tipo de interés sobre la deuda utilizada para calcular el coste del capital antes de impuestos y el coste del capital comprendido en los costes determinados,

— con fines meramente informativos, estimación de la inflación sobre la base del índice de precios de consumo (IPC) del Fondo Monetario Internacional (FMI),

— ajustes que excedan de lo dispuesto en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión en virtud del Reglamento (CE) n.º 1126/2008 de la Comisión ([1]);

g) descripción y explicación de los ajustes derivados de los años anteriores al período de referencia;

h) identificación y categorización de los costes determinados relativos a los costes mencionados en el artículo 28, apartado 3;

i) en su caso, descripción de cualquier reestructuración significativa prevista durante el período de referencia;

j) en su caso, costes de reestructuración aprobados de períodos de referencia anteriores pendientes de recuperación;

k) los cuadros de notificación y la información adicional exigidos en los anexos VII, IX y XI que deben adjuntarse al plan de rendimiento.

3.4. Un desglose de los objetivos de rendimiento establecidos de conformidad con el anexo I, sección 2, punto 2.1 y punto 3.1, letra a), por cada proveedor de servicios de navegación aérea contemplado en el plan de rendimiento y, respecto de los planes de rendimiento establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo, que refleje las contribuciones de cada uno de los proveedores de que se trate a los objetivos de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo.

3.5. En caso de no haber objetivos de rendimiento a escala de la Unión, descripción y explicación del modo en que los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB contribuyen a la mejora del rendimiento de la red europea de ATM.

3.6. Descripción y explicación de las interdependencias y de las soluciones de compromiso entre los ámbitos clave de rendimiento, incluidos los supuestos utilizados para evaluar dichas soluciones de compromiso.

4. INICIATIVAS TRANSFRONTERIZAS Y APLICACIÓN DEL PROGRAMA SESAR

4.1. Descripción de las iniciativas de cooperación transfronteriza puestas en marcha, o que se prevé poner en marcha, a escala de los proveedores de servicios de navegación aérea, a fin de mejorar la prestación de servicios de navegación aérea. Identificación de las mejoras en el rendimiento a que han dado lugar dichas iniciativas en los distintos ámbitos clave de rendimiento.

([1]) Reglamento (CE) n.º 1126/2008 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2008, por el que se adoptan determinadas Normas Internacionales de Contabilidad de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 320 de 29.11.2008, p. 1).

▼B

4.2. Descripción de los avances recientes y previstos en la ejecución de los proyectos comunes del programa SESAR mencionados en el artículo 15 *bis* del Reglamento (CE) n.º 550/2004, así como de las prácticas de gestión del cambio en relación con los planes de transición para minimizar cualquier efecto negativo que los cambios puedan tener en el rendimiento de la red.

5. MECANISMOS DE DISTRIBUCIÓN DE LOS RIESGOS RELACIONADOS CON EL TRÁNSITO Y SISTEMAS DE INCENTIVOS

5.1. Respecto de cada zona de tarificación de que se trate, descripción de los valores definidos para los parámetros de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito aplicables de conformidad con el artículo 27:

a) identificación del intervalo aplicable a que se refiere el artículo 27, apartado 2, y de las claves para la distribución de los riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere el artículo 27, apartado 3;

b) en caso de que la autoridad nacional de supervisión adapte los valores de los parámetros del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere la letra a) de conformidad con el artículo 27, apartado 5:

i) justificación de los valores definidos para los parámetros de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito,

ii) descripción del proceso de consulta de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea acerca de la determinación de los valores de los parámetros para la distribución de los riesgos relacionados con el tránsito, y descripción de los resultados de la consulta.

5.2. Respecto de los sistemas de incentivos aplicables durante el período de referencia de conformidad con el artículo 11:

a) descripción y justificación de los parámetros del sistema de incentivos definido de conformidad con el artículo 11, apartado 3, y en particular los valores pivote, así como, en su caso, el mecanismo de modulación de los valores pivote;

b) identificación de los proveedores de servicios de navegación aérea y las zonas de tarificación sujetos a los sistemas de incentivos;

c) en su caso, descripción de los sistemas de incentivos complementarios a que se refiere el artículo 11, apartado 4.

6. APLICACIÓN DEL PLAN DE RENDIMIENTO

Descripción de los procesos que las autoridades nacionales de supervisión implantarán para:

a) hacer un seguimiento de la aplicación del plan de rendimiento;

b) hacer frente a la situación en que los objetivos no se alcancen durante el período de referencia.

▼B

ANEXO III

MODELO PARA EL PLAN DE RENDIMIENTO DE LA RED A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 10, APARTADO 5

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Descripción de la situación, y en particular el alcance del Plan de Rendimiento de la Red, las funciones de red contempladas, los cometidos y las responsabilidades, y otra información de carácter general que sea pertinente para el plan.

1.2. Descripción de la previsión del tránsito y la hipótesis macroeconómica en que se basa el Plan de Rendimiento de la Red.

1.3. Descripción de la coherencia entre el Plan de Rendimiento de la Red y el Plan Estratégico de la Red.

1.4. Descripción de los resultados de la consulta de las partes interesadas acerca del proyecto de Plan de Rendimiento de la Red, y en particular los puntos de acuerdo y desacuerdo, así como los motivos de tal desacuerdo, y descripción de los resultados de la consulta del Consejo de Administración de la Red.

2. VALOR AÑADIDO DEL GESTOR DE LA RED

Ámbitos de cooperación para apoyar las tareas y actividades de los Estados miembros, los bloques funcionales de espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo civil y militar.

Descripción de la labor del Gestor de la Red en relación con lo siguiente:

a) elaboración y armonización de conceptos operativos regionales y de red;

b) desarrollo y armonización de proyectos relativos al espacio aéreo basados en las prioridades de red, y en particular las iniciativas transfronterizas de diseño del espacio aéreo;

c) reducción del uso no eficiente de la red de rutas y del espacio aéreo disponible;

d) desarrollo de procesos mejorados de gestión del espacio aéreo, de la afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad;

e) armonización de la planificación de la capacidad y la medición del rendimiento operativo;

f) apoyo para dar solución a las situaciones de falta de controladores de tránsito aéreo en toda la red;

g) refuerzo de la coordinación técnica de sector, incluido a escala de bloque funcional de espacio aéreo, y actuaciones lograr la interoperabilidad técnica entre los sistemas de los proveedores de servicios de navegación aérea y, en particular, con los sistemas del Gestor de la Red;

h) apoyo para la seguridad de la red y aplicación, seguimiento y mejora del rendimiento en materia de seguridad a escala local.

3. OBJETIVOS Y MEDIDAS DE RENDIMIENTO

3.1. Rendimiento del Gestor de la Red en materia de seguridad:

a) objetivo de rendimiento para el Gestor de la Red en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad;

▼B

b) descripción de las medidas que el Gestor de la Red pone en marcha para lograr este objetivo;

c) descripción de las medidas que el Gestor de la Red pone en marcha para hacer frente al exceso de autorizaciones ATFM.

3.2. Rendimiento del Gestor de la Red en materia de rentabilidad:

a) descripción de las medidas que el Gestor de la Red pone en marcha para mejorar la rentabilidad.

3.3. Objetivos de rendimiento y objetivos específicos para cada función de red:

a) Función de diseño de la red europea de rutas (DRER):

i) objetivos de rendimiento para el indicador clave de rendimiento establecido en el anexo I, sección 3, punto 3.1,

ii) descripción y explicación de las medidas dirigidas a la consecución de los objetivos de rendimiento para la función de DRER:

— medidas relacionadas con el diseño de una estructura del espacio aéreo eficiente,

— medidas relacionadas con una mejor utilización del espacio aéreo por las partes operativas interesadas,

— medidas relacionadas con la optimización de los vuelos,

iii) otras iniciativas de eficiencia de vuelo.

b) Función de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM):

i) objetivos de rendimiento para cada uno de los indicadores clave de rendimiento establecidos en el anexo I, sección 3, punto 4.1,

ii) descripción y explicación de las medidas dirigidas a la consecución de los objetivos de rendimiento para la función de ATFM:

— iniciativas y medidas dirigidas a reducir el retraso ATFM, incluido el retraso de fin de semana y el retraso debido a las condiciones meteorológicas, minimizar las penalizaciones para vuelos específicos, mejorar la eficiencia ATFM, reducir los retrasos en cadena y el exceso de autorizaciones,

— dimensión militar del plan,

iii) otras iniciativas en materia de capacidad.

c) Funciones de coordinación de recursos limitados:

i) función de coordinación de frecuencias de radio:

— descripción del apoyo a la capacidad de la red,

— descripción de objetivos específicos,

ii) función de coordinación de códigos de transpondedor de radar:

— descripción del apoyo a la seguridad de la red,

— descripción de objetivos específicos.

▼B

4. APLICACIÓN DEL PLAN DE RENDIMIENTO DE LA RED

Descripción de las medidas que el Gestor de la Red pone en marcha para lo siguiente:

a) contribuir al seguimiento de la aplicación del Plan de Rendimiento de la Red y a la presentación de información al respecto;

b) hacer frente a la situación en que los objetivos no se alcancen durante el período de referencia;

c) mantener el contacto con las autoridades nacionales de supervisión.

▼B

ANEXO IV

CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS PLANES Y OBJETIVOS DE RENDIMIENTO A ESCALA NACIONAL O DE BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO

1. EVALUACIÓN DE LA COHERENCIA DE LOS OBJETIVOS NACIONALES DE RENDIMIENTO O LOS OBJETIVOS DE RENDIMIENTO FAB

1.1. *SEGURIDAD*

Eficacia de la gestión de la seguridad

Coherencia entre los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB en el plano de la eficacia de la gestión de la seguridad y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, de tal manera que, para cada año civil del período de referencia, el nivel de eficacia de la gestión de la seguridad es igual o superior a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes.

1.2. *MEDIO AMBIENTE*

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

Coherencia entre los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para cada año civil del período de referencia, comparando los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB con los valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta establecidos en la versión más reciente del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

A efectos del presente apartado, por «valor de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta» se entiende el valor estimado por el Gestor de la Red para la eficiencia de vuelo de la trayectoria real a escala nacional o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, con miras a garantizar el cumplimiento del objetivo a escala de la Unión en materia de eficiencia de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real.

1.3. *CAPACIDAD*

Media del retraso ATFM en ruta por vuelo

Coherencia entre los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para cada año civil del período de referencia, comparando los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB con los valores de referencia establecidos en la versión más reciente del Plan de Operaciones de Red disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

1.4. *RENTABILIDAD*

Coste unitario determinado en ruta

a) Coherencia entre la tendencia del coste unitario determinado a escala de zona de tarificación a lo largo del período de referencia y la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión en el mismo período, expresadas ambas tendencias en porcentaje.

A efectos del cálculo de dichas tendencias, se emplearán los valores de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y local aplicables y los valores de referencia de los costes unitarios determinados a que se refieren el artículo 9, apartado 4, letra a), y el artículo 10, apartado 2, letra a).

▼B

b) Coherencia entre la tendencia del coste unitario determinado a escala de zona de tarificación a lo largo de un período que abarque tanto el período de referencia contemplado por el plan de rendimiento como el período de referencia anterior («tendencia del coste unitario determinado a largo plazo») y la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión en el mismo período, expresadas ambas tendencias en porcentaje.

La tendencia del coste unitario determinado a largo plazo a escala de zona de tarificación se calculará usando el coste unitario real a escala de zona de tarificación correspondiente al año previo al inicio del período de referencia anterior al período de referencia de que se trate.

c) Coherencia del nivel del coste unitario determinado: Comparación entre el valor de referencia del coste unitario determinado a que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), a escala de la zona de tarificación de que se trate y el valor medio correspondiente de las zonas de tarificación en que los proveedores de servicios de navegación aérea tengan un entorno operativo y económico similar de conformidad con el artículo 9, apartado 4, letra c).

d) Es posible que se considerarse necesario y apropiado apartarse de los criterios mencionados en las letras a) a c) a fin de:

i) permitir la consecución de los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad establecidos a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, siempre y cuando la divergencia con respecto a la tendencia del coste unitario determinado a escala de la Unión se deba exclusivamente a costes determinados adicionales en relación con medidas necesarias para lograr los objetivos de rendimiento del ámbito clave de rendimiento en materia de capacidad, o

ii) aplicar medidas de reestructuración que conlleven los costes de reestructuración a que se refiere el artículo 2, apartado 18, siempre y cuando la divergencia se deba exclusivamente a dichos costes de reestructuración y, en el plan de rendimiento, se demuestre que las medidas de reestructuración de que se trate generarán un beneficio financiero neto para los usuarios del espacio aéreo a más tardar en el siguiente período de referencia.

2. REVISIÓN DE LOS PROYECTOS DE PLANES DE RENDIMIENTO

2.1. Elementos objeto de revisión:

a) medidas para la consecución de los objetivos nacionales de rendimiento u objetivos de rendimiento FAB en cada ámbito clave de rendimiento de acuerdo con el anexo II, punto 3.2;

b) objetivos nacionales de rendimiento u objetivos de rendimiento FAB en relación con el retraso ATFM medio a la llegada por vuelo:

i) comparación con el nivel y la tendencia del rendimiento real durante el período de referencia que precede al período de referencia contemplado por el plan de rendimiento,

ii) a escala de aeropuerto, comparación del rendimiento con respecto a aeropuertos similares;

c) objetivos nacionales de rendimiento u objetivos de rendimiento FAB en relación con el CUD de aproximación:

i) comparación con la tendencia del coste unitario determinado en ruta a escala local,

▼B

ii) comparación con el nivel y la tendencia del rendimiento real durante el período de referencia que precede al período de referencia contemplado por el plan de rendimiento,

iii) a escala de aeropuerto, comparación del rendimiento con respecto a aeropuertos similares;

d) factores clave y parámetros en que se basan los objetivos nacionales de rendimiento o los objetivos de rendimiento FAB del ámbito clave de rendimiento en materia de rentabilidad:

i) valores de referencia y supuestos en que se basa la definición de los costes determinados para el primer año del período de referencia, comparado todo ello con los costes reales más recientes disponibles,

ii) previsiones de tránsito utilizadas en el plan de rendimiento y, cuando difieran de las previsiones de base de STATFOR, las justificaciones proporcionadas a este respecto,

iii) coste previsto del capital con respecto al nivel y la composición de la base de activos de regulación, así como el coste previsto del capital antes de impuestos, incluidos el tipo de interés sobre la deuda y la rentabilidad de los recursos propios,

iv) costes determinados de las inversiones nuevas y en curso, y justificaciones proporcionadas para las inversiones importantes,

v) costes determinados de las pensiones y supuestos en que se basa su cálculo,

vi) supuestos relativos a los tipos de interés de los préstamos para la financiación de la prestación de servicios de navegación aérea, en particular los importes, la duración y demás información pertinente acerca de los préstamos, y reconciliación con la media ponderada del tipo de interés sobre la deuda utilizada para calcular el coste del capital antes de impuestos y el coste del capital comprendido en los costes determinados,

vii) metodología empleada para la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación, y justificaciones sobre cualquier cambio en la metodología con respeto al período de referencia anterior;

e) valores de los parámetros de la distribución de los riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere el artículo 27, apartados 2 y 3, y, en caso de que la autoridad nacional de supervisión haya adaptado los valores de dichos parámetros de conformidad con el artículo 27, apartado 5, las justificaciones proporcionadas respecto de los valores adaptados;

f) sistema o sistemas de incentivos a que se refiere el artículo 11;

g) ventajas en relación con el rendimiento y sinergias que se han obtenido gracias a iniciativas de colaboración transfronteriza, en particular la cooperación a escala de bloque funcional de espacio aéreo o a través de alianzas industriales;

h) respecto de la aplicación de un sistema simplificado de tarificación, como se menciona en el artículo 34, la verificación de que se cumplen los criterios especificados en el apartado 2 de dicho artículo.

▼B

ANEXO V

CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE LA RED

a) Integridad del proyecto de Plan de Rendimiento de la Red desde el punto de vista de los elementos necesarios para evaluar la conformidad con los requisitos enumerados en el artículo 10, apartado 5, y en el anexo III.

b) Exhaustividad de las medidas adoptadas por el Gestor de la Red para contribuir a la optimización de la red y en relación con las medidas enumeradas en el anexo III, punto 2.

c) Coherencia entre el objetivo relativo al nivel de eficacia de la gestión de la seguridad del Gestor de la Red y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, de tal manera que, para cada año civil del período de referencia, el nivel de eficacia de la gestión de la seguridad es igual o superior a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión correspondientes.

d) Medidas de mejora de la eficiencia de vuelo derivadas de la función de diseño de la red europea de rutas.

e) Reducción del retraso ATFM en ruta gracias a los procedimientos de toma de decisiones en colaboración en la red y las actividades del Centro de Operaciones del Gestor de la Red.

f) Reducción del retraso ATFM a la llegada gracias a los procedimientos de toma de decisiones en colaboración en la red y las actividades del Centro de Operaciones del Gestor de la Red.

g) Adecuación de las medidas dirigidas a la consecución de los objetivos de rendimiento de las funciones de red, y en particular la pertinencia de las inversiones y el gasto de capital por lo que respecta al Plan Maestro ATM, los proyectos comunes mencionados en el artículo 15 *bis* del Reglamento (CE) n.º 550/2004 y el Reglamento (UE) n.º 409/2013, y, en su caso, el Plan Estratégico de la Red.

▼B

ANEXO VI

LISTA DE DATOS RELACIONADOS CON EL RENDIMIENTO QUE DEBEN PROPORCIONARSE A LA COMISIÓN A EFECTOS DEL SEGUIMIENTO DEL RENDIMIENTO DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 36, APARTADO 1, Y EL ARTÍCULO 37

1. DATOS QUE DEBEN PROPORCIONAR LAS AUTORIDADES NACIONALES DE SUPERVISIÓN

1.1. Las autoridades nacionales de supervisión garantizarán que los datos que se indican a continuación se faciliten mensualmente:

a) los datos manejados y calculados por el Gestor de la Red de acuerdo con los anexos I y II del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123, incluidos los planes de vuelo para el tránsito aéreo general en virtud de las reglas IFR, la información sobre el encaminamiento real, los datos de vigilancia basados en un intervalo de transmisión de 30 segundos, el retraso ATFM en ruta y a la llegada, las exenciones del cumplimiento de las regulaciones ATFM, el respeto de las franjas horarias de ATFM y la frecuencia de uso de rutas condicionales.

1.2. Las autoridades nacionales de supervisión garantizarán que los datos que se indican a continuación se faciliten anualmente:

a) incidencias de seguridad relacionadas con la ATM;

b) información sobre las recomendaciones de seguridad y las medidas correctivas que se adopten a partir de los análisis o investigaciones de los incidentes relacionados con la ATM, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]);

c) información obtenida por los proveedores de servicios de navegación aérea, los gestores de aeropuertos y los transportistas aéreos a través de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, si estuvieran disponibles, como mínimo sobre las incursiones en pista y las infracciones de las distancias mínimas de separación;

d) tendencias en, como mínimo, las infracciones de las distancias mínimas de separación y las incursiones en pista, en todas las dependencias de servicios de tránsito aéreo.

2. DATOS QUE DEBEN PROPORCIONAR LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

2.1. Los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionarán anualmente los datos que se indican a continuación:

a) los datos referidos en la Especificación de Eurocontrol titulada «EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure», edición 2.6, de 31 de diciembre de 2008, con la referencia EUROCONTROL-SPEC-0117, para el suministro de datos hasta 2013 inclusive, y la edición 3.0 de 4 de diciembre de 2012 a partir de 2014;

estos datos se facilitarán antes del 15 de julio del año n + 1, salvo los de carácter prospectivo, que se facilitarán a más tardar el 1 de noviembre del año n + 1;

([1]) Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

([2]) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

▼B

b) la información exigida a efectos del seguimiento de los indicadores clave de rendimiento y los indicadores de seguimiento a que se refiere el anexo I, sección 2, puntos 1.1 y 1.2;

esta información se facilitará antes del 1 de febrero de cada año;

c) la información sobre incidencias de seguridad obtenida a través de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, si estuvieran disponibles;

d) las tendencias en, como mínimo, las infracciones de las distancias mínimas de separación y las incursiones en pista en todas las dependencias de servicios de tránsito aéreo, a partir tanto de informes voluntarios como de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, si estuvieran disponibles.

2.2. Los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionarán, previa petición, los datos mencionados en el artículo 4.

3. DATOS QUE DEBEN PROPORCIONAR LOS GESTORES DE AEROPUERTOS EN EL CASO DE LOS AEROPUERTOS CON 80 000 O MÁS MOVIMIENTOS DE TRANSPORTE AÉREO IFR AL AÑO

Los gestores de aeropuertos facilitarán los siguientes datos:

a) los datos a que se refiere la Especificación de Eurocontrol titulada «Airport Operator Data Flow – Data Specification», versión 1.0, de ►M2 2019 ◄;

estos datos se facilitarán mensualmente;

b) la información sobre incidencias de seguridad obtenida a través de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, si estuvieran disponibles;

esta información se facilitará anualmente.

4. DATOS QUE DEBEN PROPORCIONAR LOS COORDINADORES DE AEROPUERTOS

Los coordinadores de aeropuertos facilitarán los datos mencionados en el artículo 4, apartado 8, letras c) y d), del Reglamento (CEE) n.º 95/93 dos veces al año, de acuerdo con los intervalos a que se refiere el artículo 6 de dicho Reglamento.

5. DATOS QUE DEBEN PROPORCIONAR LOS USUARIOS DEL ESPACIO AÉREO

Los usuarios del espacio aéreo proporcionarán los siguientes datos:

a) los datos a que se refiere la Especificación de Eurocontrol titulada «Air Transport Operator Data Flow – Data Specification», versión 1.0, de 2018;

estos datos se facilitarán mensualmente;

b) la información sobre incidencias de seguridad obtenida a través de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, si estuvieran disponibles;

esta información se facilitará anualmente.

6. DATOS QUE DEBE PROPORCIONAR EL GESTOR DE LA RED

El Gestor de la Red proporcionará mensualmente los datos exigidos a efectos del seguimiento de los indicadores clave de rendimiento y los indicadores de seguimiento mencionados en el anexo I, sección 1, puntos 2 y 3, sección 2, puntos 2 y 3, y sección 3.

▼B

ANEXO VII

COSTES DETERMINADOS Y REALES

1. CUADRO DE NOTIFICACIÓN DE LOS COSTES TOTALES Y UNITARIOS

1.1. Se rellenará, empleando el modelo del cuadro 1, un cuadro de notificación relativo a los costes totales y otro relativo a los costes unitarios para cada entidad pertinente que asuma costes en una zona de tarificación. Además, se rellenará, empleando el modelo del cuadro 1, un cuadro de notificación consolidado en el que se agregarán los datos de las entidades pertinentes en relación con la zona de tarificación.

Respecto de los servicios de navegación aérea de aproximación, se rellenará, empleando el modelo del cuadro 1, un cuadro de notificación adicional sobre los costes totales y los costes unitarios para cada aeropuerto sujeto al presente Reglamento. Cuando los Estados miembros decidan aplicar las disposiciones del presente Reglamento a otros aeropuertos de los mencionados en el artículo 1, apartado 4, los costes para estos aeropuertos podrán presentarse en un cuadro consolidado empleando el modelo del cuadro 1, salvo en el caso de los costes totales a que se refiere la línea 4.2 del modelo del cuadro 1, que se proporcionarán con respecto a cada uno de los aeropuertos por separado.

Cuando una zona de tarificación se extienda a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, se rellenará un cuadro de notificación conjunto empleando el modelo del cuadro 1, de conformidad con los requisitos de coherencia y uniformidad mencionados en el artículo 21, apartado 4.

1.2. Los cuadros de notificación relativos a los costes totales y los costes unitarios a que se refiere el punto 1.1 se rellenarán como parte del plan de rendimiento para cada año civil del período de referencia. Asimismo, se rellenarán anualmente para informar de los costes reales y las unidades de servicio reales. Las unidades de servicio reales se establecerán sobre la base de las cifras presentadas por la entidad que facture y cobre las tasas. Cualquier diferencia con respecto a esas cifras se justificará debidamente en la información adicional.

▼B

Cuadro 1: Costes totales y costes unitarios

Nombre de la zona de tarificación	
Moneda	
Nombre de la entidad	

	Costes determinados - Plan de rendimiento - Período de referencia					Costes reales - Período de referencia				
Desglose de costes	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**
1. Desglose por naturaleza (en términos nominales)										
1.1 Personal										
de los cuales, costes de pensiones										
1.2 Otros costes de funcionamiento										
1.3 Amortización										
1.4 Coste del capital										
1.5 Elementos excepcionales										
1.6 Total de costes										
Total % n/n - 1										
2. Desglose por servicio (en términos nominales)										
2.1 Gestión del tránsito aéreo										
2.2 Comunicación										
2.3 Navegación										
2.4 Vigilancia										
2.5 Búsqueda y salvamento										
2.6 Información aeronáutica										
2.7 Servicios meteorológicos										
2.8 Costes de supervisión										
2.9 Otros costes del Estado										
2.10 Total de costes										
Total % n/n - 1										
3. Información complementaria (en términos nominales)										
Base media de activos										
3.1 Valor contable neto de los activos fijos										
3.2 Ajustes de activos totales										
3.3 Capital circulante neto										
3.4 Base total de activos										
Coste del capital %										
3.5 Coste del capital antes de impuestos										
3.6 Rentabilidad de los recursos propios										
3.7 Interés medio sobre la deuda										
3.8 Porcentaje de financiación mediante deuda										
Costes de los proyectos comunes										
3.9 Proyectos comunes										
Costes de inversiones nuevas y en curso										
3.10 Amortización										
3.11 Coste del capital										
3.12 Coste de arrendamiento										
Costes de Eurocontrol										
3.13 Costes de Eurocontrol (euros)										
3.14 Tipo de cambio (si procede)										
3.15 Costes de Eurocontrol (moneda nacional)										
4. Total de los costes una vez deducidos los costes de los servicios prestados a vuelos exentos (en términos nominales)										
4.1 Costes relativos a vuelos VFR exentos										
4.2 Total de costes determinados/reales										
5. ICR rentabilidad - Coste unitario determinado/real (en términos reales)										
5.1 Inflación %										
5.2 Índice de inflación (1)										
5.3 Total de costes en términos reales (2)										
Total % n/n - 1										
5.4 Total de unidades de servicio										
Total % n/n - 1										
5.5 Coste unitario en términos reales (3)										
Total % n/n - 1										

Elementos de los costes y de la base de activos en 000 - Unidades de servicio en 000

(1) Índice de inflación - Base 100 en N - 3

(2) Costes determinados (plan de rendimiento) y costes reales en términos reales

(3) Costes unitarios determinados (plan de rendimiento) y costes unitarios reales en términos reales

▼B

2. INFORMACIÓN ADICIONAL A LOS CUADROS DE NOTIFICACIÓN DE COSTES TOTALES Y UNITARIOS

2.1. Junto con la información que debe incluirse en los cuadros de notificación acerca de los costes totales y los costes unitarios a que se refiere el punto 1.1, se facilitará, antes del inicio de un período de referencia y como parte del plan de rendimiento, la información adicional que se indica a continuación:

a) descripción de la metodología utilizada para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, sobre la base de la lista de instalaciones y servicios de la última versión del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754), y descripción de la metodología utilizada para imputar dichos costes entre las diferentes zonas de tarificación;

b) descripción de la metodología y de los supuestos utilizados para establecer los costes de los servicios de navegación aérea prestados a los vuelos VFR, en el caso de que se hayan concedido exenciones a estos vuelos de conformidad con el artículo 31, apartados 3, 4 y 5;

c) criterios empleados para imputar los costes entre los servicios de aproximación y de ruta, de conformidad con el artículo 22, apartado 5;

d) desglose de los costes meteorológicos en costes directos y costes de instalaciones y servicios meteorológicos que se utilizan habitualmente para necesidades de índole general («costes básicos MET»); los costes básicos MET incluyen el análisis y las previsiones de carácter general, las redes de observación tanto de superficie como de altitudes superiores, los sistemas de comunicación meteorológica, los centros de tratamiento de datos y la financiación de la investigación básica, la formación y la administración;

e) descripción de la metodología utilizada para imputar los costes meteorológicos totales y los costes básicos MET mencionados en la letra d) a la aviación civil y entre zonas de tarificación;

f) para cada entidad, descripción de la composición de cada elemento de los costes determinados por naturaleza y por servicio (puntos 1 y 2 del cuadro 1), incluida una descripción de los principales factores que explican las variaciones previstas a lo largo del período de referencia;

g) para cada entidad, descripción y justificación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización (punto 1.3 del cuadro 1): costes históricos o costes corrientes mencionados en el artículo 22, apartado 4, párrafo cuarto, y, en caso de emplearse la contabilidad de costes corrientes, suministro de datos sobre costes históricos comparables;

h) para cada entidad, descripción y supuestos de base de cada elemento de la información complementaria (punto 3 del cuadro 1), incluida una descripción de los principales factores que explican las variaciones a lo largo del período de referencia;

i) para cada entidad, descripción de los supuestos de base usados para computar el coste del capital (punto 1.4 del cuadro 1), incluida la composición de la base de activos, la rentabilidad de los recursos propios, el interés medio sobre la deuda y los porcentajes de financiación de la base de activos mediante deuda y capital;

▼B

j) descripción de los costes determinados de los proyectos comunes (punto 3.9 del cuadro 1).

Todo cambio respecto de los puntos a) a j) durante el período de referencia deberá notificarse junto con la información facilitada de conformidad con el punto 2.2.

2.2. Junto con la información que debe incluirse en los cuadros de notificación acerca de los costes totales y los costes unitarios a que se refiere el punto 1.1, se facilitará anualmente la información adicional que se indica a continuación:

a) para cada entidad y cada coste, una descripción de los costes reales notificados y la diferencia entre esos costes y los costes determinados, para cada año del período de referencia;

b) una descripción de las unidades de servicio reales notificadas y una descripción de cualquier posible diferencia entre esas unidades y las cifras proporcionadas por la entidad que factura y cobra las tasas, así como cualquier posible diferencia entre dichas unidades y la previsión establecida en el plan de rendimiento, para cada año del período de referencia;

c) el desglose por proyecto de los costes reales de los proyectos comunes;

d) justificación de la diferencia entre los costes determinados y los costes reales de las inversiones nuevas y en curso de los proveedores de servicios de navegación aérea, así como la diferencia entre la fecha prevista y la fecha real de entrada en funcionamiento de los activos fijos financiados mediante dichas inversiones para cada año del período de referencia;

e) descripción de los proyectos de inversión añadidos, cancelados o sustituidos durante el período de referencia con respecto a los proyectos de inversiones importantes señalados en el plan de rendimiento y aprobados por la autoridad nacional de supervisión de conformidad con el artículo 28, apartado 4.

▼B

ANEXO VIII

REQUISITOS RELATIVOS AL CÁLCULO DE LAS UNIDADES DE SERVICIO DE RUTA Y DE APROXIMACIÓN A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 25

1. **Cálculo de las unidades de servicio de ruta**

1.1. Las unidades de servicio de ruta se calcularán multiplicando los factores «distancia» y «peso» del vuelo considerado. El total de las unidades de servicio de ruta consistirá en el total de unidades de servicio relativas a los vuelos IFR, así como las unidades de servicio relativas a los vuelos VFR en el caso de que estos no estén exentos de conformidad con el artículo 31, apartados 3, 4 y 5.

1.2. El factor «distancia» respecto de una zona de tarificación concreta se obtendrá dividiendo entre cien el número de kilómetros recorridos en la distancia ortodrómica entre el aeródromo de salida dentro de la zona de tarificación, o el punto de entrada en la zona de tarificación, y el aeródromo de llegada dentro de la zona de tarificación, o el punto de salida de la zona de tarificación, de acuerdo con la ruta real recorrida según los registros del Gestor de la Red.

La distancia considerada se reducirá en 20 kilómetros por cada despegue y cada aterrizaje efectuados en la zona de tarificación.

1.3. El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será la raíz cuadrada del cociente obtenido al dividir entre cincuenta el número de toneladas métricas expresado en una cifra con un decimal de la masa máxima certificada de despegue de la aeronave de acuerdo con el manual de vuelo de dicha aeronave.

1.4. Si una aeronave cuenta con varias masas máximas certificadas de despegue, se escogerá la más elevada.

1.5. Los operadores de aeronaves declararán la composición de su flota y la masa máxima certificada de despegue de cada una de sus aeronaves al organismo responsable de cobrar las tasas cada vez que se produzca una modificación y, como mínimo, una vez al año.

Si el factor «peso» es desconocido, se calculará a partir del peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo.

1.6. Cuando las tasas se facturen por región, los Estados miembros podrán adoptar modalidades comunes de aplicación.

2. **Cálculo de las unidades de servicio de aproximación**

2.1. La unidad de servicio de aproximación será igual al factor «peso» de la aeronave considerada.

2.2. El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será el cociente obtenido al dividir entre cincuenta el número de toneladas métricas de la masa máxima autorizada de despegue de la aeronave a que se refiere el anexo VIII, puntos 1.3 a 1.5, elevado a 0,7.

▼B

ANEXO IX

TARIFAS UNITARIAS

1. CUADROS DE NOTIFICACIÓN RELATIVOS AL CÁLCULO DE LAS TARIFAS UNITARIAS

   Se rellenará, una vez al año, empleando el modelo del cuadro 2, un cuadro de notificación relativo al cálculo de las tarifas unitarias por separado para cada entidad pertinente que asuma costes en una zona de tarificación. Además, se rellenará una vez al año, empleando el modelo del cuadro 2, un cuadro de notificación consolidado en el que se agregarán los datos de las entidades pertinentes en relación con la zona de tarificación.

2. CUADROS DE NOTIFICACIÓN RELATIVOS A LA INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA SOBRE AJUSTES

   Se rellenará, una vez al año, empleando el modelo del cuadro 3, un cuadro de notificación consolidado para cada zona de tarificación relativo a la información complementaria sobre ajustes.

3. CUADROS DE NOTIFICACIÓN RELATIVOS A LA INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA SOBRE PROYECTOS COMUNES Y SOBRE INGRESOS PROCEDENTES DE PROGRAMAS DE ASISTENCIA DE LA UNIÓN

   Se rellenará, una vez al año, empleando el modelo del cuadro 4, un cuadro de notificación consolidado para cada zona de tarificación relativo a la información complementaria sobre proyectos comunes y sobre ingresos procedentes de programas de asistencia de la Unión.

▼B

Cuadro 2: Cálculo de la tarifa unitaria

Nombre de la zona de tarificación	
Moneda	
Nombre de la entidad	

	Cuadro 2 A: Ajustes relativos al año n	Período de referencia N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
A. Imputación de costes						
	Costes determinados					
1.1	**Costes determinados en términos nominales, excl. VFR - Cuadro 1** *(artículo 22)*					
	Cálculo del ajuste por inflación					
2.1	Costes determinados sujetos a ajuste por inflación					
2.2	Estimación del índice de inflación - Cuadro 1					
2.3	Índice real de inflación - Cuadro 1					
2.4	Índice total de inflación (estimación/real) (en %)					
2.5	**Ajuste por inflación relativo al año n** *(artículo 26)*					
	Diferencias entre costes determinados y reales según el artículo 28, apartados 4 a 6					
3.1	Inversiones nuevas y en curso *(artículo 28, apartado 4)*					
3.3	Costes contraídos por las autoridades competentes y las entidades cualificadas *(artículo 28, apartado 5)*					
3.4	Costes de Eurocontrol *(artículo 28, apartado 5)*					
3.5	Costes de pensiones *(artículo 28, apartado 6)*					
3.6	Interés de los préstamos *(artículo 28, apartado 6)*					
3.7	Cambios en la legislación *(artículo 28, apartado 6)*					
3.8	**Diferencias entre costes determinados y reales en relación con el año n** *(artículo 28, apartados 4 a 6)*					
B. Distribución de los riesgos relacionados con el tránsito						
	Ajuste por distribución de los riesgos relacionados con el tránsito					
4.1	Costes determinados sujetos a distribución de los riesgos de tránsito					
4.2	% divergencia que se menciona en el artículo 27, apartados 2 y 5					
4.3	% ingresos adicionales restituido a los usuarios que se menciona en el artículo 27, apartados 3 y 5					
4.4	% lucro cesante soportado por los usuarios del espacio aéreo que se menciona en el artículo 27, apartados 3 y 5					
4.5	% divergencia que se menciona en el artículo 27, apartado 4					
4.6	Total de unidades de servicio previsto (plan de rendimiento)					
4.7	Total de unidades de servicio real					
4.8	Total de unidades de servicio real/previsto (en %)					
4.9	**Ajuste por distribución de los riesgos de tránsito relativo al año n** *(artículo 27, apartados 2 a 5)*					
	Ajustes por tránsito					
5.1	Por costes determinados no sujetos a distribución de los riesgos de tránsito *(artículo 27, apartado 8)*					
5.2	Ajustes de la tarifa unitaria del año n no sujetos a distribución de los riesgos de tránsito *(artículo 27, apartado 9)*					
5.3	**Ajustes por tránsito en relación con el año n** *(artículo 27, apartados 8 y 9)*					
C. Sistemas de incentivos financieros en materia de capacidad y medio ambiente						
	Ajustes relativos a incentivos financieros					
6.1	Incentivos financieros en materia de capacidad *(artículo 11, apartado 3)*					
6.2	Incentivos financieros en materia de medio ambiente *(artículo 11, apartado 4)*					
6.3	Incentivos financieros adicionales en materia de capacidad *(artículo 11, apartado 4)*					
6.4	**Incentivos financieros relativos al año n** *(artículo 11, apartados 3 y 4)*					
D. Otros ajustes						
	Modulación de tasas					
7.1	**Ajustes para garantizar que los ingresos no se vean afectados en relación con la modulación de tasas en el año n** *(artículo 32, apartado 1)*					
	Revisión de la tarifa unitaria					
8.1	Tarifa unitaria temporal aplicada en el año n					
8.2	**Diferencia en los ingresos debido a la aplicación temporal de la tarifa unitaria en el año n** *(artículo 29, apartado 5)*					
	Financiación cruzada entre zonas de tarificación					
9.1	**Financiación cruzada a (-) / de (+) otra(s) zona(s) de tarificación en relación con el año n**					
	Otros ingresos					
10.1	Programas de asistencia de la Unión *[artículo 25, apartado 3, letra a)]*					
10.2	Financiación pública nacional *[artículo 25, apartado 3, letra a)]*					
10.3	Actividades comerciales *[artículo 25, apartado 3, letra b)]*					
10.4	Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos *[artículo 25, apartado 3, letra c)]*					
10.5	**Total de otros ingresos en relación con el año n** *(artículo 25, apartado 3)*					
	Aplicación de una tarifa unitaria inferior					
11.1	**Lucro cesante debido a la aplicación de una tarifa unitaria inferior en el año n** *(artículo 29, apartado 6)*					
12	**Total de ajustes relativos al año n**					

	Cuadro 2 B: Cálculo de la tarifa unitaria para el año n (1)	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
13.1	Costes determinados en términos nominales, excl. VFR *[artículo 25, apartado 2, letra a)]*					
13.2	Ajuste por inflación: importe prorrogado al año n *[artículo 25, apartado 2, letra b)]*					
13.3	Ajuste por distribución de los riesgos del tránsito: importes prorrogados al año n *[artículo 25, apartado 2, letra c)]*					
13.4	Diferencias en los costes de conformidad con el artículo 28, apartados 4 a 6: importes prorrogados al año n *[artículo 25, apartado 2, letra d)]*					
13.5	Incentivos financieros: importes prorrogados al año n *[artículo 25, apartado 2, letra e)]*					
13.6	Modulación de las tasas: importes prorrogados al año n *[artículo 25, apartado 2, letra f)]*					
13.7	Ajustes por tránsito: importes prorrogados al año n [artículo 25, apartado 2, letras g) y h)]					
13.8	Otros ingresos *[artículo 25, apartado 2, letra i)]*					
13.9	Financiación cruzada entre zonas de tarificación *[artículo 25, apartado 2, letra j)]*					
13.10	Diferencia en los ingresos por aplicación temporal de la tarifa unitaria *[artículo 25, apartado 2, letra k)]*					
13.11	**Total general para el cálculo de la tarifa unitaria del año n**					
13.12	**Total de unidades de servicio previsto para el año n (plan de rendimiento)**					
13.13	**Tarifa unitaria para el año n de acuerdo con el artículo 25, apartado 2 (en moneda nacional)**					
13.14	**Reducción de acuerdo con el artículo 29, apartado 6, si procede (en moneda nacional)**					
14	**Tarifa unitaria aplicable en el año n**					

Costes, ingresos y otros importes en 000 euros - Unidades de servicio en 000

(1) Incluidos los ajustes relativos a períodos de referencia anteriores [artículo 25, apartado 2, letra l)]

▼B

Cuadro 3: Información complementaria sobre los ajustes

Nombre de la zona de tarificación	

Información complementaria sobre los ajustes	Importes	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Después del PR
Ajuste por inflación en el año n							
Ajuste a la inflación en el año n + 1							
Ajuste a la inflación en el año n + 2							
Ajuste a la inflación en el año n + 3							
Ajuste a la inflación en el año n + 4							
Ajuste total por inflación (artículo 26)							
Distribución de los riesgos de tránsito en el año n							
Distribución de los riesgos de tránsito en el año n + 1							
Distribución de los riesgos de tránsito en el año n + 2							
Distribución de los riesgos de tránsito en el año n + 3							
Distribución de los riesgos de tránsito en el año n + 4							
Ajuste total por distribución de los riesgos de tránsito (artículo 27, apartados 2 a 5)							
Diferencia en costes de inversión en el año n							
Diferencia en costes de inversión en el año n + 1							
Diferencia en costes de inversión en el año n + 2							
Diferencia en costes de inversión en el año n + 3							
Diferencia en costes de inversión en el año n + 4							
Ajuste total en relación con los costes de inversión (artículo 28, apartado 4)							
Diferencia en costes de autoridades competentes y entidades cualificadas en el año n							
Diferencia en costes de autoridades competentes y entidades cualificadas en el año n + 1							
Diferencia en costes de autoridades competentes y entidades cualificadas en el año n + 2							
Diferencia en costes de autoridades competentes y entidades cualificadas en el año n + 3							
Diferencia en costes de autoridades competentes y entidades cualificadas en el año n + 4							
Total de ajustes en relación con costes de autoridades competentes y entidades cualificadas (artículo 28, apartado 5)							
Diferencia en costes de Eurocontrol en el año n							
Diferencia en costes de Eurocontrol en el año n + 1							
Diferencia en costes de Eurocontrol en el año n + 2							
Diferencia en costes de Eurocontrol en el año n + 3							
Diferencia en costes de Eurocontrol en el año n + 4							
Total de ajustes en relación con costes de Eurocontrol (artículo 28, apartado 5)							
Diferencia en costes de pensiones en el año n							
Diferencia en costes de pensiones en el año n + 1							
Diferencia en costes de pensiones en el año n + 2							
Diferencia en costes de pensiones en el año n + 3							
Diferencia en costes de pensiones en el año n + 4							
Total de ajustes en relación con costes de pensiones (artículo 28, apartado 6)							
Diferencia en tipo de interés de préstamos en el año n							
Diferencia en tipo de interés de préstamos en el año n + 1							
Diferencia en tipo de interés de préstamos en el año n + 2							
Diferencia en tipo de interés de préstamos en el año n + 3							
Diferencia en tipo de interés de préstamos en el año n + 4							
Ajuste total en relación con el tipo de interés de préstamos (artículo 28, apartado 6)							
Costes relativos a cambios en la legislación en el año n							
Costes relativos a cambios en la legislación en el año n + 1							
Costes relativos a cambios en la legislación en el año n + 2							
Costes relativos a cambios en la legislación en el año n + 3							
Costes relativos a cambios en la legislación en el año n + 4							
Ajuste total en relación con cambios en la legislación (artículo 28, apartado 6)							
Incentivos financieros en el año n							
Incentivos financieros en el año n + 1							
Incentivos financieros en el año n + 2							
Incentivos financieros en el año n + 3							
Incentivos financieros en el año n + 4							
Total de incentivos financieros (artículo 11, apartados 3 y 4)							
Modulación de tasas en el año n							
Modulación de tasas en el año n + 1							
Modulación de tasas en el año n + 2							
Modulación de tasas en el año n + 3							
Modulación de tasas en el año n + 4							
Ajuste total en relación con la modulación de tasas (artículo 32, apartado 1)							
Ajuste por tránsito en el año n							
Ajuste por tránsito en el año n + 1							
Ajuste por tránsito en el año n + 2							
Ajuste por tránsito en el año n + 3							
Ajuste por tránsito en el año n + 4							
Total de ajustes por tránsito (artículo 27, apartados 8 y 9)							

▼B

Ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión en el año n							
Ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión en el año n + 1							
Ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión en el año n + 2							
Ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión en el año n + 3							
Ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión en el año n + 4							
Total de ingresos obtenidos de programas de asistencia de la Unión [artículo 25, apartado 3, letra a)]							
Ingresos obtenidos de financiación pública nacional en el año n							
Ingresos obtenidos de financiación pública nacional en el año n + 1							
Ingresos obtenidos de financiación pública nacional en el año n + 2							
Ingresos obtenidos de financiación pública nacional en el año n + 3							
Ingresos obtenidos de financiación pública nacional en el año n + 4							
Total de ingresos obtenidos de financiación pública nacional [artículo 25, apartado 3, letra a)]							
Ingresos de actividades comerciales en el año n							
Ingresos de actividades comerciales en el año n + 1							
Ingresos de actividades comerciales en el año n + 2							
Ingresos de actividades comerciales en el año n + 3							
Ingresos de actividades comerciales en el año n + 4							
Total de ingresos de actividades comerciales [artículo 25, apartado 3, letra b)]							
Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos en el año n							
Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos en el año n + 1							
Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos en el año n + 2							
Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos en el año n + 3							
Ingresos de contratos con gestores de aeropuertos en el año n + 4							
Total de ingresos de contratos con gestores de aeropuertos [artículo 25, apartado 3, letra c)]							
Diferencia en ingresos, revisión de la TU en el año n							
Diferencia en ingresos, revisión de la TU en el año n + 1							
Diferencia en ingresos, revisión de la TU en el año n + 2							
Diferencia en ingresos, revisión de la TU en el año n + 3							
Diferencia en ingresos, revisión de la TU en el año n + 4							
Total de diferencias en ingresos por aplicación temporal de TU (artículo 29, apartado 5)							

Importes en 000 (moneda nacional)

▼B

Cuadro 4: Información complementaria sobre los proyectos comunes y los ingresos procedentes de los programas de asistencia de la Unión asignados a la zona de tarificación

Nombre de la zona de tarificación

Importes recibidos

Referencia del proyecto (de conformidad con el acuerdo de subvención)	Título del proyecto	Valor del proyecto financiado en 000 euros		Importes concedidos (de acuerdo con el AS) en 000 euros		Proyecto común a/n	Importes reales recibidos (zona de tarificación) en 000 euros					
		Total	Para la zona de tarificación	Total	Para la zona de tarificación		PR anteriores	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
Total en 000 euros												
Total en 000 moneda nacional												

Importes reembolsados a los usuarios del espacio aéreo a través de otros ingresos

Referencia del proyecto (de conformidad con el acuerdo de subvención)	Título del proyecto	Importes retenidos respecto de los costes administrativos para la zona de tarificación en 000 euros	Total que debe reembolsarse para la zona de tarificación en 000 euros	Importes reembolsados a los usuarios (zona de tarificación) en 000 moneda nacional						
				PR anteriores	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Después del PR
Total en 000 euros										
Total en 000 moneda nacional										

▼B

4. INFORMACIÓN ADICIONAL A LOS CUADROS DE NOTIFICACIÓN A QUE SE REFIEREN LOS PUNTOS 1, 2 Y 3

Junto con la información que debe incluirse en los cuadros de notificación acerca del cálculo de las tarifas unitarias y de la información complementaria sobre ajustes, mencionados en los puntos 1 y 2, se facilitará la información adicional que se indica a continuación:

a) descripción y justificación del establecimiento de las diferentes zonas de tarificación, en particular en relación con las zonas de tarificación de aproximación y la posible subvención cruzada entre zonas de tarificación;

b) descripción de la política de exenciones y de los medios de financiación para la cobertura de los costes conexos;

c) descripción de los ajustes derivados del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito de conformidad con el artículo 27;

d) descripción de las diferencias entre los costes determinados y los costes reales del año n a consecuencia de los cambios en los costes a que se refiere el artículo 28, apartado 3, incluida una descripción de los cambios mencionados en dicho artículo;

e) descripción de los ajustes derivados de cambios imprevistos en los costes de conformidad con el artículo 28, apartados 3 a 6;

f) descripción de los demás ingresos, en caso de haberlos, desglosados en las diferentes categorías indicadas en el artículo 25, apartado 3;

g) descripción de la aplicación de los sistemas de incentivos financieros mencionados en el artículo 11, apartados 3 y 4, en el año n, y las ventajas y desventajas financieras resultantes; descripción y explicación de la modulación de las tasas de navegación aérea aplicada en el año n en virtud del artículo 32, en su caso, y los ajustes resultantes;

h) descripción de los ajustes relativos a la aplicación temporal de una tarifa unitaria en virtud del artículo 29, apartado 5;

i) descripción de la financiación cruzada entre zonas de tarificación de ruta o entre zonas de tarificación de aproximación, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letra e), del Reglamento 550/2004;

j) información acerca de la aplicación de una tarifa unitaria inferior en virtud del artículo 29, apartado 6, a la tarifa unitaria calculada de conformidad con el artículo 25, apartado 2, y los medios para financiar la diferencia en los ingresos;

k) información y desglose de los ajustes relativos a períodos de referencia anteriores que afecten al cálculo de la tarifa unitaria.

Junto con la información que debe incluirse en los cuadros de notificación acerca de la información complementaria sobre proyectos comunes y sobre programas de asistencia de la Unión a que se refiere el punto 3, se facilitará la información adicional que se indica a continuación:

l) información sobre los costes de los proyectos comunes y otros proyectos financiados, desglosada por proyecto, así como sobre los fondos públicos obtenidos de autoridades públicas para esos proyectos.

▼B

ANEXO X

CRITERIOS PARA DETERMINAR SI LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS MENCIONADOS EN EL ARTÍCULO 35, APARTADO 1, ESTÁ SUJETA A CONDICIONES DE MERCADO

1. La medida en que los proveedores de servicios pueden decidir libremente ofrecerse para prestar o retirar la prestación de estos servicios:

   a) existencia o no de obstáculos significativos de carácter jurídico, económico o de otro tipo que puedan impedir que un proveedor de servicios preste o siga prestando estos servicios;

   b) el alcance, la duración y el valor de los contratos de servicios;

   c) la existencia de procedimientos que permitan al proveedor en cuestión transferir a otra parte o poner a disposición de otra parte de cualquier otro modo activos materiales e inmateriales, derechos de propiedad intelectual y personal.

2. La medida en que existe libertad de elección del proveedor de servicios, incluida, en el caso de los aeropuertos, la opción de autoprestación de servicios de navegación aérea de aproximación:

   a) existencia de obstáculos jurídicos, contractuales o prácticos para cambiar de proveedor de servicios o, en el caso de los servicios de navegación aérea de aproximación, para que los aeropuertos pasen a la autoprestación de servicios de navegación aérea;

   b) existencia de un proceso de consulta para tomar en consideración las opiniones de los usuarios del espacio aéreo en caso de modificarse las disposiciones relativas a la prestación de servicios.

3. La medida en que, bien existe una estructura del mercado y un entorno competitivo, bien hay una perspectiva verosímil de que exista un entorno competitivo:

   a) existencia de un proceso de licitación pública (no aplicable en el caso de autoprestación);

   b) pruebas de la existencia de alternativas verosímiles de proveedores de servicios capaces de participar en un proceso de licitación pública y que hayan prestado servicios anteriormente, incluida la opción de autoprestación por el aeropuerto.

4. Para los servicios de navegación aérea de aproximación, la medida en que los aeropuertos están sujetos a presiones de costes comerciales o a incentivos de origen normativo:

   a) existencia o no de una competencia efectiva entre aeropuertos para atraer a las compañías aéreas;

   b) medida en que los aeropuertos se hacen cargo de los costes de los servicios de navegación aérea;

   c) existencia o no de un entorno competitivo entre aeropuertos o de incentivos económicos para los aeropuertos destinados a contener los precios o bien fomentar la reducción de los costes.

5. La medida en que un proveedor de servicios de navegación aérea de aproximación, servicios CNS, MET y AIS, o servicios de datos de ATM que también preste servicios de navegación aérea lleva una contabilidad y una actividad de declaración separadas.

6. En lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación, la evaluación prevista en el presente anexo deberá realizarse en cada aeropuerto o por grupos de aeropuertos.

▼B

ANEXO XI

CUADROS DE NOTIFICACIÓN DE APOYO PARA LA BASE DE COSTES Y LAS TARIFAS UNITARIAS QUE DEBEN PROPORCIONARSE A LA COMISIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 35, APARTADO 6

1. COSTES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

1.1. **Cuadros de notificación**

Para comunicar los datos de los cuadros A y B se seguirán las instrucciones que se indican a continuación:

a) se rellenará un cuadro para cada zona de tarificación; los costes y los precios se indicarán en la moneda nacional;

b) en el cuadro A, las cifras serán las cifras reales desde el año (n – 5) hasta el año (n – 1) y las cifras previstas para el año (n) y posteriores;

c) en el cuadro B, el precio anual deberá reflejar el valor del contrato; el Estado miembro de que se trate describirá y declarará la unidad de servicio prestado considerada para determinar el valor del contrato; por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación, se rellenará el cuadro B por separado para cada aeropuerto en que se presten servicios de navegación aérea en condiciones de mercado en la zona de tarificación de aproximación.

Cuadro A

Cuadro A: Costes totales

Nombre de la zona de tarificación **Moneda** **Organización**	**Año n**

	(n - 5) A	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
Desglose por naturaleza (en términos nominales)										
Personal										
Otros costes de funcionamiento										
Amortización										
Coste del capital										
Elementos excepcionales										
Total de costes										

Cuadro B

Cuadro B: Precio anual y precio unitario

Nombre de la zona de tarificación **Moneda** **Organización**	**Año n**

	(n - 5)	(n - 4)	(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)
Precio anual (a)										
Unidad de servicio (b)										
Precio unitario										

(a) Precio anual en 000 moneda nacional
(b) Unidad de servicio <deberá especificarse>

▼B

1.2. **Información adicional**

Junto con la información que debe incluirse en los cuadros A y B, se facilitará la información adicional siguiente:

a) descripción de la unidad de servicio prestado empleada en el cuadro B;

b) descripción de los criterios aplicados para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, sobre la base de la lista de instalaciones y servicios del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754);

c) descripción y explicación de las diferencias entre las cifras previstas y las cifras reales desde el año (n – 5) hasta el año (n – 1) en relación con todos los datos presentados en los cuadros A y B;

d) descripción y explicación de las previsiones a cinco años de los costes y de las inversiones en relación con el tránsito esperado;

e) descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes;

f) justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos;

g) descripción de las fuentes de financiación de los servicios de navegación aérea en cuestión respecto de cada zona de tarificación en que los servicios estén sujetos a condiciones de mercado.

▼B

ANEXO XII

ELEMENTOS FUNDAMENTALES A EFECTOS DE LAS CONSULTAS MENCIONADAS EN EL ARTÍCULO 24, APARTADO 3, Y EL ARTÍCULO 30, APARTADO 1

1. Las consultas mencionadas en el artículo 24, apartado 3, se referirán, en particular, a los siguientes elementos fundamentales en relación con la transparencia de los costes:

   a) costes reales asumidos durante el año anterior y diferencia entre los costes reales y los costes determinados que figuran en el plan de rendimiento;

   b) evolución de los costes mencionados en el artículo 28, apartado 3.

2. Las consultas mencionadas en el artículo 30, apartado 1, se referirán, en particular, a los siguientes elementos fundamentales en relación con la transparencia de las tarifas unitarias:

   a) política de tarificación, incluidos, entre otros, el calendario de los ajustes de las tarifas unitarias y la financiación cruzada entre zonas de tarificación de aproximación;

   b) evolución del tránsito con respecto a la previsión del tránsito establecida en el plan de rendimiento;

   c) aplicación del mecanismo de distribución de los riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere el artículo 27 y del sistema o los sistemas de incentivos aplicados sobre la base del artículo 11;

   d) si procede, modificaciones previstas de las zonas de tarificación de aproximación de conformidad con el artículo 21, apartado 5, letra a);

   e) si procede, servicios que se prevé que estén sujetos a condiciones de mercado de conformidad con el artículo 35, apartado 3, letra b).

▼B

ANEXO XIII

REQUISITOS ESPECÍFICOS SOBRE LOS SISTEMAS DE INCENTIVOS MENCIONADOS EN EL ARTÍCULO 11, APARTADO 3

1. MODULACIÓN DE LOS VALORES PIVOTE

1.1. **Respecto de los servicios de navegación aérea de ruta**

Cuando una autoridad nacional de supervisión decida aplicar un mecanismo de modulación de los valores pivote en ruta de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra c), inciso ii), y letra g), incisos iii) y v), el mecanismo se ajustará a uno de los puntos siguientes o a ambos:

a) permitirá tomar en consideración los cambios significativos e imprevistos en el tránsito, en cuyo caso el valor pivote para el año n se basará en el valor de referencia a escala de cada proveedor de servicios de navegación aérea según se indique en la versión de noviembre del año n – 1 del Plan de Operaciones de Red;

b) limitará el alcance de los incentivos para abarcar solamente las causas de retraso relacionadas con la capacidad de ATC, el encaminamiento por ATC, el personal de ATC, los equipos de ATC, la gestión del espacio aéreo y sucesos especiales con los códigos C, R, S, T, M y P del manual del usuario de la ATFCM.

1.2. **Respecto de los servicios de navegación aérea de aproximación**

Cuando una autoridad nacional de supervisión decida aplicar un mecanismo de modulación de los valores pivote de aproximación de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra c), inciso ii), y letra g), incisos iii) y v), el mecanismo se ajustará a uno de los puntos siguientes o a ambos:

a) permitirá tomar en consideración los cambios significativos e imprevistos en el tránsito, en cuyo caso el valor pivote para el año n se modulará sobre la base de principios objetivos y transparentes definidos en el plan de rendimiento;

b) limitará el alcance de los incentivos para abarcar solamente las causas de retraso relacionadas con la capacidad de ATC, el encaminamiento por ATC, el personal de ATC, los equipos de ATC, la gestión del espacio aéreo y sucesos especiales con los códigos C, R, S, T, M y P del manual del usuario de la ATFCM.

2. CÁLCULO DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS FINANCIERAS

2.1. **Respecto de los servicios de navegación aérea de ruta**

a) La ventaja financiera a que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra e), se calculará como un porcentaje de los costes determinados del año n y se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo mediante el incremento de la tarifa unitaria en el año n + 2, cuando la divergencia de la media del retraso ATFM por vuelo en el año n por debajo del valor pivote sea superior en valor absoluto al límite inferior del intervalo simétrico mencionado en el artículo 11, apartado 3, letra d).

El porcentaje de los costes determinados, desde el límite inferior del intervalo simétrico hasta el umbral de alerta mencionado en el artículo 9, apartado 4, letra b), inciso iii), seguirá una escala móvil progresiva en la que se aplicará el porcentaje fijo máximo cuando la divergencia de la media del retraso ATFM por vuelo en el año n por debajo del valor pivote sea en valor absoluto igual o superior al valor del umbral de alerta.

b) La desventaja financiera a que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra f), se calculará como un porcentaje de los costes determinados del año n y se reembolsará a los usuarios del espacio aéreo mediante la reducción de la tarifa unitaria en el año n + 2, cuando la divergencia de la media del retraso ATFM por vuelo en el año n por encima del valor pivote exceda en valor absoluto del límite superior del intervalo simétrico mencionado en el artículo 11, apartado 3, letra d).

▼B

El porcentaje de los costes determinados, desde el límite superior del intervalo simétrico hasta el umbral de alerta mencionado en el artículo 9, apartado 4, letra b), inciso iii), seguirá una escala móvil progresiva en la que se aplicará el porcentaje fijo máximo cuando la divergencia de la media del retraso ATFM por vuelo en el año n por encima del valor pivote sea en valor absoluto igual o superior al valor del umbral de alerta.

2.2. **Respecto de los servicios de navegación aérea de aproximación**

a) La ventaja financiera a que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra e), se calculará como un porcentaje de los costes determinados del año n y se repercutirá en los usuarios del espacio aéreo mediante el incremento de la tarifa unitaria en el año n + 2, cuando el valor real del retraso ATFM a la llegada por vuelo en el año n esté por debajo del límite inferior del intervalo simétrico mencionado en el artículo 11, apartado 3, letra d).

El porcentaje de los costes determinados, desde el límite inferior del intervalo simétrico hasta el 50 % del valor pivote, seguirá una escala móvil progresiva en la que se aplicará el porcentaje fijo máximo cuando el valor real del retraso ATFM a la llegada por vuelo en el año n sea igual o inferior al 50 % del valor pivote.

b) La desventaja financiera a que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra e), se calculará como un porcentaje de los costes determinados del año n y se reembolsará a los usuarios del espacio aéreo mediante la reducción de la tarifa unitaria en el año n + 2, cuando el valor real del retraso ATFM a la llegada por vuelo en el año n esté por encima del límite superior del intervalo simétrico mencionado en el artículo 11, apartado 3, letra d).

El porcentaje de los costes determinados, desde el límite superior del intervalo simétrico hasta el 150 % del valor pivote, seguirá una escala móvil progresiva en la que se aplicará el porcentaje fijo máximo cuando el valor real del retraso ATFM a la llegada por vuelo en el año n sea igual o superior al 150 % del valor pivote.