Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/1039

23.5.2025

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/1039 DA COMISSÃO

de 16 de maio de 2025

sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Suíça ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu

[notificada com o número C(2025) 2923]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, francesa e italiana)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos ([1]),

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([2]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), segundo parágrafo,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à implementação do Céu Único Europeu ([3]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Após consulta do Comité do Céu Único,

Considerando o seguinte:

1. CONTEXTO GERAL

(1) Nos termos do disposto no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem estabelecer planos, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que incluam objetivos de desempenho para cada período de referência do sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho locais coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o período de referência em causa.

(2) Os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029) foram estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão ([4]).

(3) Todos os Estados-Membros e a Suíça elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho para o PR4, e apresentaram esses projetos à Comissão até 1 de outubro de 2024 para avaliação. A Suíça apresentou à Comissão um projeto de plano de desempenho adotado conjuntamente com a Alemanha, a Bélgica, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos («os Estados-Membros da UE que fazem parte do FABEC») a nível do bloco funcional de espaço aéreo da Europa central («FABEC»). Após verificar a exaustividade do projeto de plano de desempenho do FABEC, a Comissão solicitou ao FABEC que apresentasse um projeto atualizado do plano de desempenho até 15 de novembro de 2024.

(4) A avaliação da Comissão incluída na presente decisão baseia-se no projeto atualizado do plano de desempenho do FABEC («projeto de plano de desempenho do FABEC») apresentado pela Suíça e pelos Estados-Membros que integram o FABEC.

([1]) JO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão, de 12 de junho de 2024, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência com início em 1 de janeiro de 2025 e fim em 31 de dezembro de 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) O órgão de análise do desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho, apresentou à Comissão um relatório com o seu parecer sobre a avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC.

(6) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 ([5]), a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais.

(7) A Comissão complementou a sua avaliação com a revisão do projeto de plano de desempenho do FABEC no que diz respeito aos elementos enumerados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução. No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que, no âmbito dessa revisão, não realizou uma análise pormenorizada da metodologia utilizada pela Suíça na imputação de custos entre serviços de rota e serviços de terminal no PR4. Por conseguinte, a Comissão não tirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que diz respeito à conformidade dessa metodologia de imputação de custos com o artigo 15.º, n.º 2, alíneas e) e f), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(8) A presente decisão abrange apenas os objetivos de desempenho e os elementos enumerados no anexo IV, ponto 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 que são diretamente aplicáveis ao prestador de serviços de navegação aérea designado para prestar serviços no espaço aéreo da Suíça.

2. **CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO**

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Suíça

(9) A coerência dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC relativamente ao custo unitário determinado («DUC») para serviços de navegação aérea *em rota* foi avaliada com base nos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR4, na tendência do DUC de longo prazo durante o terceiro período de referência (2020-2024) (PR3) e no PR4 (2025-2029), assim como no valor de referência para o DUC ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.

(10) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos para a zona de tarifação de rota da Suíça para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Suíça	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Metas e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (Regulamento Prestação de Serviços))JO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC da Suíça ao nível da zona de tarifação de +0,7 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(12) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC de longo prazo da Suíça ao nível da zona tarifária de +1,8 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(13) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Suíça para o DUC de 124,13 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 41,8 % superior ao valor de referência médio de 87,51 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(14) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 11, 12 e 13 podem ser considerados necessários e proporcionados em conformidade com o anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, a Comissão avaliou se os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos 11 e 12 se devem exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou a custos de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(15) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão regista que a Suíça menciona, no projeto de plano de desempenho do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo prestador de serviços de navegação aérea Skyguide relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e o recrutamento, pela Skyguide, de novos controladores de tráfego aéreo («ATCO»), para substituir os ATCO que deverão reformar-se durante o PR4, bem como para ter em conta o crescimento previsto do tráfego. prevê-se que tal leve a que, durante o PR4, o número de ATCO em operações nos centros de controlo de área («ACC») de Genebra e Zurique registe um aumento global de aproximadamente 10 %;

b) Investimentos em infraestruturas e sistemas para apoiar a resiliência das operações, incluindo soluções adicionais de contingência e de recuperação de falhas;

c) Melhorias técnicas do sistema de gestão do tráfego aéreo que permitam aumentar a capacidade e a eficiência. Estas melhorias contribuirão para a independência das operações dos ACC de Genebra e de Zurique face à localização, o que significa que todo o espaço aéreo suíço poderá ser controlado a partir de qualquer um destes ACC;

d) A implantação de ferramentas para a otimização da gestão do fluxo de tráfego aéreo.

(16) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Suíça para as medidas de capacidade referidas no considerando 15 são significativamente inferiores, em termos monetários, aos desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União calculadas pelo PRB. Além disso, a Comissão observa que algumas das medidas de capacidade invocadas pela Suíça poderiam ser consideradas parte das operações normais do prestador de serviços de navegação aérea em causa ou podem não contribuir diretamente para o reforço da capacidade do espaço aéreo. Por conseguinte, na ausência de informações e análises pormenorizadas adicionais, não é possível concluir se as medidas de capacidade apresentadas pela Suíça podem ser, na sua totalidade, consideradas necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade locais para o PR4. Por conseguinte, a Comissão assinala que os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União a que se referem os considerandos 11 e 12 não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais decorrentes das medidas de capacidade apresentadas.

(17) Por conseguinte, o critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não deve ser considerado cumprido no caso da Suíça.

(18) Além disso, a Comissão observa que a Suíça não apresentou no projeto de plano de desempenho do FABEC quaisquer medidas de reestruturação que justifiquem um desvio em relação à tendência do DUC a nível da União ou à tendência do DUC de longo prazo a nível da União, em conformidade com o critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(19) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 10 a 18, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Suíça devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão das medidas para a consecução dos objetivos no domínio do ambiente

(20) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC com uma revisão das medidas para a consecução dos objetivos no domínio do ambiente incluídos nesse plano.

(21) Com base na revisão referida no considerando 20, a Comissão duvida seriamente que as medidas apresentadas pela Suíça e pelos Estados-Membros da UE que fazem parte do FABEC para a consecução dos objetivos do FABEC relativos ao desempenho no domínio do ambiente sejam adequadas para permitir a concretização efetiva desses objetivos. Tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão assinala, em especial, que as medidas apresentadas pela França relativamente ao prestador de serviços de navegação aérea «DSNA» são insuficientes para permitir, no PR4, as melhorias visadas em termos de eficiência de voo.

(22) Por conseguinte, a Comissão considera que o FABEC deve adotar medidas adicionais para a consecução dos seus objetivos no domínio do ambiente para o PR4, nomeadamente através da implementação efetiva do espaço aéreo de rotas livres e da implementação do espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres com outros Estados-Membros vizinhos.

Revisão das medidas para a consecução dos objetivos de capacidade

(23) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC com uma revisão das medidas para a consecução dos objetivos de capacidade de rota incluídos nesse plano.

(24) Com base na revisão referida no considerando 23, a Comissão duvida seriamente que as medidas apresentadas pela Suíça e pelos Estados-Membros da UE que fazem parte do FABEC para a consecução dos objetivos do FABEC em matéria de desempenho da capacidade de rota sejam adequadas para permitir a concretização efetiva desses objetivos. Tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão assinala, em especial, que as medidas apresentadas pela Alemanha relativamente ao prestador de serviços de navegação aérea «DFS» são insuficientes para dar uma resposta eficaz à procura de tráfego prevista no PR4.

(25) Por conseguinte, a Comissão considera que a Suíça e os Estados-Membros da UE que fazem parte do FABEC devem adotar medidas adicionais para a consecução dos seus objetivos de capacidade para o PR4, nomeadamente no que diz respeito à formação e recrutamento de ATCO adicionais, a uma utilização mais eficiente dos recursos e a acordos de cooperação entre prestadores de serviços de navegação aérea.

Revisão dos objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(26) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC com uma revisão dos objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos pela Suíça para os aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.os 3 e 4, desse regulamento de execução. Constatou-se que esses objetivos suscitam preocupações.

(27) Em primeiro lugar, a Comissão observa que os objetivos de capacidade de terminal da Suíça propostos para o PR4 conduzem a uma deterioração do atraso ATFM à chegada médio anual em comparação com o PR3. Com efeito, os objetivos propostos para o PR4 são fixados em 1,60 minutos por voo, tendo o desempenho real registado no PR3 variado entre 0,37 e 1,50 minutos por voo.

(28) Em segundo lugar, ao desagregar os objetivos de capacidade de terminal a nível do aeroporto, verificou-se que esses objetivos resultam num nível consideravelmente pior de atraso ATFM à chegada médio, por voo, para os aeroportos de Zurique e Genebra, comparativamente com o nível de desempenho de aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(29) Por conseguinte, a Comissão considera que a Suíça deve justificar de forma mais circunstanciada os objetivos de capacidade de terminal para o PR4, à luz das observações apresentadas nos considerandos 27 e 28, ou revê-los em baixa.

Revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

(30) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC com uma revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal que a Suíça estabeleceu para os aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.os 3 e 4, desse regulamento de execução.

(31) A Comissão observa que os objetivos da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de terminal da Suíça conduzem a uma deterioração da tendência do DUC de +1,0 % durante o PR4. Ademais, constatou-se que se estima que, para o PR4, o DUC médio dos serviços de navegação aérea de terminal nos aeroportos de Zurique e Genebra seja superior, por uma margem significativa, ao DUC mediano dos aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(32) Por conseguinte, a Comissão considera que a Suíça deve justificar de forma mais circunstanciada os seus objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal para o PR4, à luz das observações apresentadas no considerando 31, ou revê-los em baixa.

Revisão dos regimes de incentivos à capacidade de rota e de terminal

(33) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão reviu os regimes de incentivos incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC com vista a apoiar a consecução dos objetivos de capacidade («regimes de incentivos à capacidade»). Constatou-se que os regimes de incentivos à capacidade para o PR4 estabelecidos pela Suíça para os serviços de rota e de terminal suscitam preocupações.

(34) A Comissão salienta que o regime de incentivos à capacidade de rota do FABEC e o regime de incentivos à capacidade de terminal da Suíça, conforme estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, incluem uma desvantagem financeira máxima que corresponde a apenas 0,50 % dos custos determinados. Tendo em conta o aconselhamento especializado prestado pelo PRB, a Comissão considera que as desvantagens financeiras máximas para esses regimes de incentivos não cumprem o disposto no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, que exige que esses regimes de incentivos tenham um «impacto significativo nas receitas em risco».

(35) Consequentemente, a Suíça deve, no que diz respeito ao projeto de plano de desempenho do FABEC, rever os seus regimes de incentivos à capacidade a que se refere o considerando 34, de modo que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha uma incidência substancial nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Na opinião da Comissão, essa revisão deverá conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1 % dos custos determinados.

3. **CONCLUSÕES**

(36) Tendo em conta o que precede, determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC no que diz respeito à Suíça não devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(37) Por conseguinte, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Suíça e os Estados-Membros que fazem parte do FABEC deverão apresentar o seu projeto de plano de desempenho revisto à Comissão, num prazo de três meses, a partir da data de adoção da presente decisão, tendo em conta as recomendações da Comissão.

(38) A Comissão consultou a Suíça sobre as recomendações formuladas na presente decisão, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2, do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho relativos à Suíça enumerados no anexo da presente decisão, incluídos no projeto de plano de desempenho do bloco funcional de espaço aéreo da Europa central, são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão.

Artigo 2.º

A Suíça deve rever em baixa os objetivos da relação custo-eficiência fixados para as suas zonas de tarifação de rota, expressos como custo unitário determinado (DUC).

Ao rever os seus objetivos da relação custo-eficiência, a Suíça deve:

a) Assegurar que os objetivos da relação custo-eficiência revistos são coerentes tanto com a tendência do DUC a nível da União como com a tendência do DUC de longo prazo a nível da União, referidas, respetivamente, nas alíneas a) e b) do anexo IV, ponto 1.4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317;

b) Reduzir o nível de custos determinados em sintonia, nomeadamente a respeito do ano civil de 2029;

c) Utilizar as mais recentes previsões de tráfego, expressas em unidades de serviço, em conformidade com o disposto no artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Sempre que a Suíça invoque, no projeto de plano de desempenho revisto a apresentar em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, um desvio ao abrigo do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), desse regulamento de execução, deve assegurar que tal desvio é fundamentado com informações e justificações adequadas. Em especial, a Suíça deve demonstrar que as medidas invocadas para justificar um desvio em relação aos objetivos da relação custo-eficiência a nível da União dizem exclusivamente respeito a recursos operacionais ou capacidades técnicas adicionais necessários para cumprir os objetivos de capacidade.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Confederação Suíça.

Feito em Bruxelas, em 16 de maio de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Suíça	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR