DECISÃO (UE) 2025/1057 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria 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) 3006]

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

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») ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

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 ([2]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Tendo em conta o 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 ([3]), nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

(1) Nos termos do 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 e regime de tarifação 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 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. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 15 de novembro de 2024.

(4) A avaliação da Comissão apresentada na presente decisão tem por base o projeto de plano de desempenho atualizado para o PR4 apresentado pela Áustria («projeto de plano de desempenho»)

(5) O organismo de análise do desempenho («PRB») que presta assistência à Comissão na implementação do sistema de desempenho transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/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).

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

(7) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com uma análise dos elementos especificados 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 análise, não procedeu a um análise pormenorizada da metodologia utilizada pela Áustria para a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal no PR4. Por conseguinte, a Comissão não retirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que respeita à conformidade dessa metodologia de repartição 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 ([5]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de segurança

(8) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho foi avaliada nos termos do anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(9) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Áustria em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos por cada objetivo de gestão da segurança e expressos como nível de execução, são os seguintes:

Áustria	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da AESA**					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	B	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	B	B	B	C	**D**
	Garantia de segurança	B	B	B	B	**C**
	Promoção da segurança	B	B	B	B	**C**
	Cultura de segurança	B	B	B	B	**C**

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Áustria para o prestador de serviços de navegação aérea «Austro Control» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para o ano civil de 2029.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para a Austro Control com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, nomeadamente aplicando uma abordagem integrada à gestão dos riscos para a segurança, promovendo a cooperação no âmbito da segurança transfronteiriça, gerindo o risco de fadiga e promovendo a formação e a sensibilização para fomentar uma cultura de segurança.

([5]) 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).

(12) Conforme observado nos considerandos 9 e 10, os objetivos locais de desempenho em matéria de segurança para 2029 incluídos no projeto de plano de desempenho estão em consonância com os objetivos correspondentes a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688. Por conseguinte, esses objetivos locais de desempenho em matéria de segurança devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(13) Todavia, observa-se que os objetivos intermédios para os anos de 2025 a 2028 em relação a todos os objetivos de gestão da segurança são anormalmente baixos e insuficientes para assegurar a consecução subsequente dos objetivos para 2029. Acresce que esses objetivos intermédios baixos não se justificam tendo em conta o desempenho efetivo da Austro Control no PR3 e as medidas com vista à consecução dos objetivos de segurança no PR4 referidos no considerando 11.

(14) Por conseguinte, a Áustria deve dar resposta, no seu plano de desempenho final, a adotar nos termos do artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, às conclusões apresentadas no considerando 13, melhorando os níveis específicos de gestão da segurança para os anos de 2025 a 2028.

Avaliação dos objetivos ambientais

(15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente à eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos ambientais propostos pela Áustria foram comparados com os valores de referência da eficiência de voo horizontal de rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), elaborado nos termos do Anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([6]) e disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(16) Os objetivos de desempenho ambiental propostos pela Áustria para o PR4 e os valores de referência nacionais correspondentes do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real, são os seguintes:

Áustria	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Valores de referência	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Áustria coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(18) A Comissão observa que a Áustria apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implementação de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres com a República Checa, a Hungria e a Eslováquia, bem como uma iniciativa de promoção da adesão por parte dos utilizadores do espaço aéreo aos seus planos de voo depositados.

(19) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 16, 17 e 18, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Avaliação dos objetivos de capacidade

(20) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») de rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade propostos pela Áustria foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no plano de operações da rede elaborado nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 e disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(21) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Áustria para o PR4, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Áustria	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valores de referência	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Áustria coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(23) A Comissão observa que a Áustria apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade de rota. Em primeiro lugar, essas medidas incluem o recrutamento de novos controladores de tráfego aéreo («ATCO»), permitindo um aumento do número de ATCO equivalentes a tempo inteiro em serviço no centro de controlo de área. Em segundo lugar, essas medidas incluem a implementação de um novo sistema ATM, a reestruturação do espaço aéreo, a formação e a flexibilidade dos turnos de trabalho do pessoal e a realocação do centro de controlo de área de Viena.

(24) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 21, 22 e 23, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

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

(25) Nos termos do 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 com a análise dos objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos suscitam preocupações.

(26) Ao analisar individualmente os objetivos de capacidade de terminal a nível dos aeroportos, a Comissão constatou que os objetivos de capacidade de terminal propostos para o PR4 resultam num nível significativamente pior de atraso ATFM por voo para o aeroporto de Viena do que o nível de desempenho de aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(27) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Áustria deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR4 à luz das observações do considerando 26, ou rever em baixa esses objetivos.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(28) No que respeita ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea de rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos 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 PR3 e o PR4 (2020-2029) e 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.

(29) Os objetivos da relação custo-eficiência de rota propostos pela Áustria para o PR4 e os respetivos valores de referência são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Áustria	**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)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) 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 Áustria ao nível da zona de tarifação de – 0,4 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(31) 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 Áustria ao nível da zona de tarifação de – 3,4 % durante o PR3 e o PR4 supera a tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(32) 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 Áustria para o DUC de 53,66 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 51,7 % inferior ao valor de referência médio de 110,99 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(33) É evidente que a tendência do DUC de longo prazo da Áustria durante o PR3 e o PR4 supera a tendência correspondente a nível da União com uma margem significativa e que o valor de referência da Áustria para 2024 é significativamente inferior à média do grupo de comparação. Além disso, verifica-se, em relação à Áustria, uma redução do DUC durante o PR4. Por conseguinte, a Comissão considera que o desvio em relação à tendência do DUC a nível da União para o PR4, referido no considerando 30, não impede que os objetivos de desempenho da Áustria em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(34) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 28 a 33, os objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

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

(35) Nos termos do 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 com a análise dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

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

(36) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho através da análise dos regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º do regulamento de execução. Verificou-se que os regimes de incentivos estabelecidos pela Áustria para contribuir para a consecução dos objetivos de capacidade de rota e de terminal no PR4 suscitam preocupações.

(37) A Comissão salienta que tanto o regime de incentivos à capacidade de rota como o regime de incentivos à capacidade de terminal incluídos no projeto de plano de desempenho 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 os regimes de incentivos estabelecidos pela Áustria não cumprem o disposto no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o qual exige que esses regimes de incentivos tenham um «impacto significativo nas receitas em risco».

(38) Por conseguinte, a Áustria deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final, nos termos do artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus regimes de incentivos para alcançar os objetivos de capacidade de rota e de terminal, a fim de que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam fixadas a um nível que tenha um impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido pelo artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. No entender da Comissão, essa revisão deverá conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

(39) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria para o quarto período de referência («PR4»), enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Áustria.

Feito em Bruxelas, em 19 de maio de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Áustria	**Objetivos em matéria de eficácia da gestão da segurança**, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»)					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	B	B	B	C	D
	Garantia de segurança	B	B	B	B	C
	Promoção da segurança	B	B	B	B	C
	Cultura de segurança	B	B	B	B	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Áustria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Áustria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Áustria	**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)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**