DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/1040 DA COMISSÃO

de 16 de maio de 2025

sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e nos planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados pela Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Letónia, Luxemburgo e Países Baixos 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) 2930]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, dinamarquesa, eslovaca, estónia, francesa, grega, inglesa, irlandesa, letã e neerlandesa)

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), 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 ([2]), 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 artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 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 ([3]).

(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 baseia-se nos projetos de planos de desempenho atualizados para o PR4 apresentados pela Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Letónia, Luxemburgo e Países Baixos («projetos de planos 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]) 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).t.

(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 dos projetos de planos de desempenho.

(6) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ([4]), 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) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros em causa relativamente à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, a Comissão examinou se os objetivos propostos incluídos nos projetos de planos de desempenho proporcionam um nível de eficácia da gestão da segurança igual ou superior ao dos objetivos de desempenho a nível da União.

(8) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Desse modo, os objetivos propostos incluídos nos projetos de planos de desempenho foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no plano de melhoria da rede de rotas europeia («ERNIP») de 2 de julho de 2024, elaborado em conformidade com o anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([5]). Essa avaliação foi efetuada tendo em conta as circunstâncias locais.

(9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Desse modo, os objetivos propostos incluídos nos projetos de planos de desempenho foram comparados com os valores de referência relevantes estabelecidos no plano de operações da rede de 2 de julho de 2024, elaborado em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão. Essa avaliação foi efetuada tendo em conta as circunstâncias locais.

(10) No que toca ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos incluídos nos projetos de planos de desempenho no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em 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 terceiro período de referência (2020-2024) («PR3») e no 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.

(11) Nos casos em que os objetivos de custo-eficiência em rota foram considerados incoerentes com os critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão examinou ainda se, à luz das justificações e das provas fornecidas nos projetos de planos de desempenho, se poderia considerar esse desvio necessário e proporcionado com base no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do referido regulamento de execução.

([4]) 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).

([5]) 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).

(12) A Comissão complementou a sua avaliação dos projetos de planos de desempenho com uma revisão dos elementos enumerados no anexo IV, ponto 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. 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 das metodologias utilizadas pelos Estados-Membros 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 dessas metodologias 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.

2. CONSTATAÇÕES RELATIVAS À ALEMANHA, À BÉLGICA, À FRANÇA, AO LUXEMBURGO E AOS PAÍSES BAIXOS

(13) A Alemanha, a Bélgica, a França, o Luxemburgo, os Países Baixos e a Suíça elaboraram e adotaram conjuntamente um projeto de plano de desempenho a nível do bloco funcional de espaço aéreo da Europa central («FABEC»).

(14) A presente decisão constitui a avaliação da Comissão relativa ao projeto de plano de desempenho do FABEC («projeto de plano de desempenho do FABEC») no que diz respeito à Alemanha, à Bélgica, à França, ao Luxemburgo e aos Países Baixos. Enquanto país terceiro sujeito ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação nos termos do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos ([7]), a Suíça foi notificada em separado, pela Comissão, das constatações resultantes da avaliação do projeto de plano de desempenho do FABEC ([8]).

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência ([9])

Zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa

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

Zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa	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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Quanto ao critério 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 Bélgica e do Luxemburgo ao nível da zona de tarifação de – 0,1 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

([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).

([7]) JO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Decisão de Execução da Comissão C(2025) 2923, de 16 de maio de 2025, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho dos blocos funcionais de espaço aéreo 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.

([9]) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da França, conforme incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC, são coerentes com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União para o PR4. Por conseguinte, não são estabelecidas quaisquer conclusões conexas na presente decisão.

(17) 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 Bélgica e do Luxemburgo ao nível da zona de tarifação de +1,1 % durante o PR3 e no PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(18) 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 Bélgica e do Luxemburgo para o DUC de 104,26 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 10,8 % superior ao valor de referência médio de 94,13 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(19) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 16, 17 e 18 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 16 e 17 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.

(20) 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 Bélgica e o Luxemburgo mencionam, no projeto de plano de desempenho do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelos prestadores de serviços de navegação aérea («ANSP») skeyes e Centro de Controlo do Espaço Aéreo Superior de Maastricht («MUAC») relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e o recrutamento, pela skeyes e pelo MUAC, de novos controladores de tráfego aéreo («ATCO»), principalmente para substituir os ATCO que deverão reformar-se durante o PR4, mas também para ter em conta o crescimento previsto do tráfego e para apoiar a modernização do sistema;

b) A aquisição e a implantação, pela skeyes, de um novo sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM») em 2028, que proporcionará melhorias funcionais e técnicas significativas; O novo sistema de ATM substituirá o atual sistema de ATM da skeyes, que está em funcionamento desde 2009;

c) A implantação, pela skeyes, de uma nova ferramenta de planeamento que permitirá a automatização das escalas de serviço dos ATCO, resultando numa gestão otimizada da mão de obra e em ganhos operacionais conexos;

d) O desenvolvimento e a implementação, pelo MUAC, de novas ferramentas e funções de apoio às operações;

e) A aplicação, pelo MUAC, de melhorias estruturais na conceção e utilização do espaço aéreo;

f) A construção, pelo MUAC, de um novo edifício destinado a acolher uma nova sala de operações (sala OPS) com gabinetes e instalações de apoio.

(21) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Bélgica e pelo Luxemburgo para as medidas de capacidade referidas no considerando 20 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 Bélgica e pelo Luxemburgo poderiam ser consideradas parte das operações normais dos ANSP 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 Bélgica e pelo Luxemburgo 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 16 e 1) não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais decorrentes das medidas de capacidade apresentadas.

(22) Consequentemente, 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 Bélgica e do Luxemburgo.

(23) Além disso, a Comissão observa que a Bélgica e o Luxemburgo não apresentaram 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.

(24) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 15 a 23, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Zona de tarifação de rota da Alemanha

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

Zona de tarifação de rota da Alemanha	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) 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 Alemanha ao nível da zona de tarifação de – 1,2 % durante o PR4 está em consonância com a tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(27) 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 Alemanha ao nível da zona de tarifação de – 0,2 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(28) 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 Alemanha para o DUC de 74,90 EUR em EUR2022 é 29,9 % superior ao valor de referência médio de 57,66 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea a), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(29) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 27 e 28 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 o desvio observado em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se refere o considerando 27 se deve 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.

(30) 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 Alemanha menciona, no projeto de plano de desempenho do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelos ANSP DFS e MUAC relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e o recrutamento, pela DFS e pelo MUAC, de novos ATCO: no caso da DFS, prevê-se que essa medida resulte, durante o PR4, num aumento global do número de ATCO em operações nos centros de controlo de área («ACC») de Bremen, Karlsruhe, Langen e Munique superior a 10 %, a fim de fazer face à escassez de capacidade com que esses ACC se deparam; no caso do MUAC, prevê-se que o número de ATCO em operações aumente apenas ligeiramente durante o PR4, mas a admissão de novos ATCO permanecerá elevada, a fim de compensar o elevado número de ATCO que deverão reformar-se durante esse período de referência;

b) A aquisição e a implantação, pela DFS, de novas funcionalidades do sistema de ATM para os ACC de Bremen e Munique; espera-se que essas funcionalidades conduzam a melhorias operacionais na prestação de serviços de navegação aérea, incluindo o reforço da capacidade do espaço aéreo;

c) A iniciativa do MUAC e da DFS, no que diz respeito ao ACC de Karlsruhe, de criar dois centros de dados redundantes do ponto de vista geográfico e capazes de se apoiarem e de se substituírem mutuamente, com vista a reforçar a qualidade dos serviços de navegação aérea;

d) A participação da DFS, juntamente com seis outros ANSP, num programa de cooperação destinado ao desenvolvimento de um futuro sistema comum de ATM para os ANSP em questão; a DFS considera que o novo sistema de ATM daí resultante pode ser implantando no ACC de Langen em 2031, na melhor das hipóteses, ou seja, após o termo do PR4;

e) A implantação, pela DFS, dos sistemas técnicos e do *software* necessários para cumprir a subfuncionalidade «AF6 — partilha dos dados das trajetórias iniciais» exigida pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão ([10]);

f) a implementação, pela DFS, de alterações no seu sistema de vigilância e de uma nova ferramenta de apoio a uma setorização mais eficiente e dinâmica do espaço aéreo;

g) O desenvolvimento e a implementação, pelo MUAC, de novas ferramentas e funções de apoio às operações;

h) A aplicação, pelo MUAC, de melhorias estruturais na conceção e utilização do espaço aéreo;

i) A construção, pelo MUAC, de um novo edifício destinado a acolher uma nova sala de operações (sala OPS) com gabinetes e instalações de apoio.

(31) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Alemanha para as medidas de capacidade referidas no considerando 30 são significativamente inferiores, em termos monetários, ao desvio observado em relação à tendência da relação custo-eficiência a nível da União calculada pelo PRB.

(32) Além disso, a Comissão observa que algumas das medidas de capacidade invocadas pela Alemanha poderiam ser consideradas parte das operações normais dos ANSP 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 Alemanha 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 à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se refere o considerando 27 não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais decorrentes das medidas de capacidade apresentadas.

(33) 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 Alemanha.

(34) Além disso, a Comissão observa que a Alemanha 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.

(35) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 25 a 34, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Alemanha devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos

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

([10]) Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2021, relativo à criação do Primeiro Projeto Comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo previsto no Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão e revoga o Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão, JO L 36 de 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos	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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) 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 dos Países Baixos ao nível da zona de tarifação de +0,3 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(38) 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 dos Países Baixos ao nível da zona de tarifação de +2,3 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(39) 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 dos Países Baixos para o DUC de 104,60 EUR em EUR2022 é 11,3 % superior ao valor de referência médio de 94,01 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(40) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 37 a 39 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 37 e 38 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.

(41) 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 os Países Baixos mencionam, no projeto de plano de desempenho do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelos ANSP LVNL e MUAC relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e o recrutamento, pela LVNL e pelo MUAC, de novos ATCO, principalmente para substituir os ATCO que deverão reformar-se durante o PR4, mas também para ter em conta o crescimento previsto do tráfego e para apoiar a modernização do sistema;

b) A melhoria, pela LVNL, das suas instalações de formação e simuladores para ATCO, a fim de aumentar a capacidade e os resultados da formação;

c) A modernização, pela LVNL, do seu sistema de ATM, que deverá permitir melhorias futuras na capacidade do espaço aéreo;

d) O desenvolvimento e a implementação, pelo MUAC, de novas ferramentas e funções de apoio às operações;

e) A aplicação, pelo MUAC, de melhorias estruturais na conceção e utilização do espaço aéreo;

f) A construção, pelo MUAC, de um novo edifício destinado a acolher uma nova sala de operações (sala OPS) com gabinetes e instalações de apoio.

(42) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pelos Países Baixos para as medidas de capacidade referidas no considerando 41 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 pelos Países Baixos poderiam ser consideradas parte das operações normais dos ANSP 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 pelos Países Baixos 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 37 e 38 não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais decorrentes das medidas de capacidade apresentadas.

(43) Por conseguinte, o critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não se deve considerar cumprido no caso dos Países Baixos.

(44) Além disso, a Comissão observa que os Países Baixos não apresentaram 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.

(45) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 36 a 44, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão das medidas para a consecução dos objetivos de segurança

(46) 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 segurança incluídos nesse plano.

(47) Com base na revisão referida no considerando 46, a Comissão observa que o projeto de plano de desempenho do FABEC inclui medidas para a consecução dos objetivos de desempenho em matéria de segurança, tendo em vista o cumprimento dos objetivos a nível da União em 2029. No entanto, a Comissão observa que, não obstante essas medidas, a o Luxemburgo e os Países Baixos apresentaram, para os anos de 2025 a 2028, objetivos intermédios anormalmente baixos no que se refere aos ANSP ANALUX e LVNL, respetivamente. Tais objetivos intermédios baixos não se justificam à luz do desempenho real desses ANSP no PR3 e das medidas apresentadas para a consecução desses objetivos de segurança para o PR4.

(48) Por conseguinte, a Comissão considera que o Luxemburgo e os Países Baixos devem dar resposta às constatações enunciadas no considerando 47, reforçando os níveis visados de gestão da segurança para os anos de 2025 a 2028 no que se refere aos ANSP ANALUX e LVNL, respetivamente, designadamente através da adoção de medidas adicionais, se necessário.

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

(49) 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.

(50) Com base na revisão referida no considerando 49, a Comissão duvida seriamente que as medidas apresentadas pela Bélgica, pela Alemanha, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos 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 ANSP «DSNA» são insuficientes para permitir, no PR4, as melhorias visadas em termos de eficiência de voo.

(51) 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

(52) 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.

(53) Com base na revisão referida no considerando 52, a Comissão duvida que as medidas apresentadas pela Bélgica, pela Alemanha, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos 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 ANSP «DFS» são insuficientes para dar uma resposta eficaz à procura de tráfego prevista no PR4.

(54) Por conseguinte, a Comissão considera que o FABEC deve adotar medidas adicionais para a consecução dos seus objetivos de capacidade de rota 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

(55) 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 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.

(56) No que diz respeito à Bélgica, a Comissão observa que os objetivos de capacidade de terminal propostos para o PR4 conduzem a uma deterioração significativa do atraso ATFM à chegada médio anual em comparação com o PR3. Com efeito, os objetivos propostos para o PR4 são fixados em 0,94 minutos por voo, exceto para 2027, ano para o qual é proposto um objetivo de 2,00 minutos por voo, tendo o desempenho real registado em 2024 sido de 0,28 minutos por voo. Além disso, verificou-se que esses objetivos de capacidade de terminal resultam num nível consideravelmente pior de atraso ATFM à chegada médio, por voo, para o aeroporto de Bruxelas, comparativamente com o nível de desempenho de aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(57) No que diz respeito aos Países Baixos, a Comissão observa que, nos últimos três anos do PR3, o atraso ATFM à chegada médio registou um nível elevado, que atingiu 3,50 minutos por voo em 2024. Embora representem uma melhoria face ao PR3, os objetivos de capacidade de terminal propostos para o PR4 resultam num nível consideravelmente pior de atraso ATFM à chegada médio, por voo, para o aeroporto de Amesterdão-Schiphol, comparativamente com o nível de desempenho de aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(58) Por conseguinte, a Comissão considera que a Bélgica e os Países Baixos devem justificar de forma mais circunstanciada os objetivos de capacidade de terminal para o PR4, à luz das observações apresentadas nos considerandos 56 e 57, ou revê-los em baixa.

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

(59) 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 estabelecidos 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.

(60) No que diz respeito à zona de tarifação de terminal da Bélgica, a Comissão observa que os objetivos propostos em matéria de relação custo-eficiência conduzem a uma tendência do DUC de – 0,8 % durante o PR4. No entanto, constatou-se que se estima que, para o PR4, o DUC médio para os serviços de navegação aérea de terminal no aeroporto de Bruxelas seja superior, por uma margem significativa, ao DUC mediano dos aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(61) No que diz respeito à zona de tarifação de terminal da Alemanha, a Comissão observa que os objetivos propostos em matéria de relação custo-eficiência conduzem a uma tendência do DUC de – 0,8 % durante o PR4. No entanto, constatou-se que se estima que, para o PR4, o DUC médio para os serviços de navegação aérea de terminal nos aeroportos de Munique, Hamburgo, Dusseldorf e Colónia-Bona seja superior, por uma margem significativa, ao DUC mediano do grupo relevante de aeroportos semelhantes.

(62) No que diz respeito à zona de tarifação de terminal dos Países Baixos, a Comissão observa que os objetivos propostos em matéria de relação custo-eficiência conduzem a uma tendência do DUC de +0,4 % durante o PR4. Além disso, constatou-se que se estima que, para o PR4, o DUC médio dos serviços de navegação aérea de terminal no aeroporto de Amesterdão-Schiphol seja superior, por uma margem significativa, ao DUC mediano do grupo relevante de aeroportos semelhantes.

(63) Por conseguinte, a Comissão considera que a Bélgica, a Alemanha e os Países Baixos devem justificar de forma mais circunstanciada os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal para o PR4, à luz das observações apresentadas nos considerandos 60, 61 e 62, ou revê-los em baixa.

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

(64) 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 Alemanha, Bélgica, França, Luxemburgo e Países Baixos para os serviços de rota e de terminal suscitam preocupações.

(65) A Comissão salienta que o regime de incentivos à capacidade de rota do FABEC e o regime de incentivos à capacidade de terminal da Bélgica, da França, da Alemanha e dos Países Baixos, 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».

(66) Consequentemente, a Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos devem rever os regimes de incentivos à capacidade a que se refere o considerando 65, 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 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. CONSTATAÇÕES RELATIVAS À DINAMARCA

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(67) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Dinamarca para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Dinamarca	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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) 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 Dinamarca ao nível da zona de tarifação de – 1,6 % durante o PR4 supera a tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(69) 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 Dinamarca ao nível da zona de tarifação de +0,8 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(70) 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 Dinamarca para o DUC de 73,02 EUR em EUR2022 é 19,9 % superior ao valor de referência médio de 60,91 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea f), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(71) Além disso, a Comissão observa que a Dinamarca não apresentou quaisquer justificações para os desvios referidos nos considerandos 69 e 70, com base em custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade ou em custos de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, o critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalíneas i) e ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não se deve considerar cumprido no caso da Dinamarca.

(72) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 67 a 71, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Dinamarca devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

4. **CONSTATAÇÕES RELATIVAS À ESTÓNIA**

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(73) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Estónia para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Estónia	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) 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 Estónia 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.

(75) 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 Estónia ao nível da zona de tarifação de +4,3 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(76) A Comissão observa, no entanto, que em consequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a Estónia perdeu uma parte significativa dos sobrevoos que costumava servir. Durante o PR4, essa redução do tráfego continua a ter um impacto considerável no desempenho em matéria da relação custo-eficiência do ANSP da Estónia e tem, em especial, um efeito negativo na tendência do DUC de longo prazo da Estónia calculada durante o PR3 e o PR4 combinados.

(77) Por conseguinte, afigura-se necessário e adequado examinar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 75, se a Estónia cumpriria a tendência do DUC de longo prazo a nível da União na ausência das circunstâncias a que se refere o considerando 76.

(78) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo da Estónia durante o PR3 e o PR4 à luz da perda estrutural de tráfego prevista para a Estónia em consequência da guerra na Ucrânia, medida em unidades de serviço em rota. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para a Estónia de – 2,4 %, que supera a tendência do DUC de longo prazo a nível da União de – 1,0 %. Assim, conclui-se que a Estónia cumpre o critério de avaliação referido no considerando 75 após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante da guerra na Ucrânia.

(79) 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 Estónia para o DUC de 54,69 EUR em EUR2022 é 5,2 % superior ao valor de referência médio de 52,00 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea d), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(80) Além disso, a Comissão observa que a Estónia não apresentou quaisquer justificações para os desvios referidos nos considerandos 74 e 79, com base em custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade ou em custos de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, o critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalíneas i) e ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não deve considerar-se cumprido no caso da Estónia.

(81) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 73 a 80, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Estónia devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

5. **CONSTATAÇÕES RELATIVAS À GRÉCIA**

Avaliação dos objetivos de capacidade

(82) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Grécia 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 de 2 de julho de 2024 são os seguintes:

Grécia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo em rota	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valores de referência	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Grécia para os anos de 2027, 2028 e 2029 são iguais aos valores de referência nacionais correspondentes. No entanto, os objetivos de capacidade propostos são significativamente superiores aos valores de referência para os anos de 2025 e 2026.

(84) As medidas para a consecução dos objetivos de capacidade apresentadas pela Grécia incluem a formação e o recrutamento, pelo ANSP, de um elevado número de novos ATCO, que corresponde, durante o PR4, a um aumento total de 35 % do número de ATCO equivalentes a tempo inteiro em operações no ACC. Além disso, o ANSP tenciona implantar um novo sistema de ATM, modernizar a sua rede de radares, aplicar medidas de reorganização do espaço aéreo e melhorar os seus procedimentos de gestão do fluxo de tráfego aéreo e da capacidade.

(85) Com base na avaliação efetuada pelo PRB, a Comissão observa que determinadas medidas pertinentes de reforço da capacidade descritas no plano de operações da rede de 2 de julho de 2024 não estão incluídas no projeto de plano de desempenho da Grécia. Tal pode resultar num défice de capacidade durante o PR4, incluindo nos anos de 2025 e 2026, para os quais os objetivos de capacidade propostos são superiores aos valores de referência correspondentes.

(86) A Grécia afirma no seu projeto de plano de desempenho que os objetivos de capacidade para os anos civis de 2025 e 2026 não puderam ser fixados em conformidade com os valores de referência incluídos no plano de operações da rede de 2 de julho de 2024, devido ao crescimento mais otimista do tráfego aéreo previsto na previsão de tráfego STATFOR de outubro de 2024. A Grécia explica que, no PR3, o ANSP registou atrasos no recrutamento de ATCO e na execução do seu plano de investimento para esse período de referência, o que resultou em restrições operacionais a nível local. A Grécia invoca, em especial, limitações técnicas relacionadas com os sistemas antigos atualmente utilizados pelo ANSP, e que apenas deverão ser substituídos ou modernizados posteriormente, durante o PR4.

(87) Todavia, à luz dos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão considera que as informações e provas fornecidas pela Grécia no seu projeto de plano de desempenho, incluindo sobre as circunstâncias locais relevantes, não justificam os desvios significativos propostos dos objetivos de capacidade para os anos de 2025 e 2026 em relação aos valores de referência correspondentes. A Comissão entende que a Grécia está em condições de adotar medidas adicionais para melhorar os seus objetivos de capacidade para esses anos, a fim de atenuar os efeitos negativos do atraso no recrutamento de ATCO e da não realização dos investimentos previstos no PR3.

(88) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 82 a 87, os objetivos de capacidade da Grécia devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(89) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Grécia para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Grécia	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) 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 Grécia ao nível da zona de tarifação de +0,5 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

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

(92) A Comissão observa que o valor de referência para 2019 que a Grécia apresentou no seu projeto de plano de desempenho inclui ajustamentos de custos que ascendem a 19,5 milhões de EUR em custos adicionais, expressos em EUR2022. De acordo com a análise do PRB, esses ajustamentos não estavam contemplados no valor de referência de 2019 fixado no plano de desempenho da Grécia para o PR3, nem foram devidamente justificados pela Grécia no respetivo projeto de plano de desempenho para o PR4.

(93) Por conseguinte, afigura-se necessário examinar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 91, se a Grécia cumpriria a tendência do DUC de longo prazo a nível da União na ausência dos ajustamentos ao valor de referência de 2019 mencionados no considerando 92.

(94) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo da Grécia durante o PR3 e o PR4 utilizando o valor de referência para 2019 incluído no plano de desempenho da Grécia para o PR3, em vez do valor de referência ajustado incluído no projeto de plano de desempenho da Grécia para o PR4. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para a Grécia de +0,1 %, que fica aquém da tendência do DUC de longo prazo a nível da União de – 1,0 %. Por conseguinte, conclui-se que a Grécia não cumpre o critério de avaliação referido no considerando 91.

(95) 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 de 2024 da Grécia para o DUC, de 25,04 EUR em EUR2022, é 39,2 % inferior ao valor de referência médio de 41,19 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea c), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(96) Além disso, a Comissão observa que a Grécia não apresentou quaisquer justificações para os desvios referidos nos considerandos 90 e 91, com base em medidas para a consecução dos objetivos de capacidade ou em medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalíneas i) e ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não devem ser considerados cumpridos no caso da Grécia.

(97) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 89 a 96, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Grécia 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

(98) 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 da Grécia com uma revisão das medidas para a consecução dos objetivos no domínio do ambiente incluídos nesse plano.

(99) Com base na revisão referida no considerando 98, a Comissão duvida que as medidas apresentadas pela Grécia para a consecução dos seus objetivos de desempenho no domínio do ambiente sejam adequadas para permitir a concretização efetiva desses objetivos. Tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão observa, em especial, que a Grécia não se comprometeu, no projeto de plano de desempenho, a aplicar várias medidas relevantes previstas no ERNIP.

(100) Por conseguinte, a Comissão considera que a Grécia deve melhorar as medidas para a consecução dos seus objetivos no domínio do ambiente para o PR4, conforme apresentadas no projeto de plano de desempenho, nomeadamente comprometendo-se a aplicar todas as medidas operacionais previstas no ERNIP e acelerando a implementação do espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres.

6. **CONSTATAÇÕES RELATIVAS À IRLANDA**

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(101) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Irlanda para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Irlanda	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

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

(103) 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 Irlanda ao nível da zona de tarifação de +1,0 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(104) 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 para o DUC de 27,29 EUR da Irlanda em EUR2022 é 4,0 % inferior ao valor de referência médio de 28,43 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea b), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(105) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 102 e 103 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 102 e 103 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.

(106) 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 Irlanda menciona, no projeto de plano de desempenho, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo ANSP AirNav Ireland relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e a contratação de ATCO adicionais em operações, a fim de fazer face ao aumento previsto do tráfego durante o PR4;

b) A contratação de pessoal adicional responsável pelos sistemas eletrónicos de segurança do tráfego aéreo, a fim de apoiar a realização de projetos de investimento de capital, e principalmente a implementação prevista de um novo sistema de ATM durante o PR4;

c) A contratação de mais pessoal efetivo de apoio, a fim de aumentar a produtividade dos ATCO e de os libertar de tarefas não operacionais;

d) A aquisição e a implantação de um novo sistema de ATM, que proporcionará melhorias funcionais e técnicas significativas; o novo sistema de ATM substituirá o atual sistema de ATM da AirNav Ireland, que está em funcionamento há 17 anos; a par do novo sistema de ATM, a AirNav Ireland tenciona igualmente implementar um novo sistema de ATM de contingência e ampliar os edifícios do seu ACC, de modo a alojar as instalações de demonstração e ensaio do novo sistema ATM;

e) A modernização das infraestruturas de radar em utilização, nomeadamente através da substituição de componentes técnicos que tenham atingido o fim da sua vida útil;

f) A aquisição de equipamentos e ferramentas para apoiar a resiliência das operações.

(107) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Irlanda para as medidas de capacidade referidas no considerando 106 cobririam, em termos monetários, os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União calculadas pelo PRB. No entanto, de acordo com o PRB, a Irlanda não enfrenta problemas de monta relacionados com a capacidade cuja resolução implique custos adicionais significativos no PR4.

(108) Além disso, a Comissão observa que algumas das medidas de capacidade invocadas pela Irlanda poderiam ser consideradas parte das operações normais do ANSP em causa ou podem não contribuir diretamente para o reforço da capacidade do espaço aéreo. Consequentemente, na ausência de informações e análises pormenorizadas adicionais, não é possível concluir se as medidas de capacidade apresentadas pela Irlanda podem ser, na sua totalidade, consideradas necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade locais para o PR4.

(109) 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 Irlanda.

(110) Além disso, a Comissão observa que a Irlanda não apresentou no projeto de plano de desempenho 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.

(111) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 101 a 110, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Irlanda devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

7. **CONSTATAÇÕES RELATIVAS À LETÓNIA**

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(112) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Letónia para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Letónia	**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)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) 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 Letónia ao nível da zona de tarifação de +10,9 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(114) 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 Letónia ao nível da zona de tarifação de +9,3 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(115) A Comissão observa, no entanto, que em consequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a Letónia perdeu uma parte significativa dos sobrevoos que costumava servir. Durante o PR4, essa redução do tráfego continua a ter um impacto considerável no desempenho em matéria da relação custo-eficiência do ANSP da Letónia e tem, em especial, um efeito negativo na tendência do DUC de longo prazo da Letónia calculada durante o PR3 e o PR4 combinados.

(116) Por conseguinte, afigura-se necessário e adequado examinar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 114, se a Letónia cumpriria a tendência do DUC de longo prazo a nível da União na ausência das circunstâncias a que se refere o considerando 115.

(117) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo da Letónia durante o PR3 e o PR4 à luz da perda estrutural de tráfego prevista para a Letónia em consequência da guerra na Ucrânia, medida em unidades de serviço em rota. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para a Letónia de +1,3 %, que continua a ser superior à tendência do DUC de longo prazo a nível da União de – 1,0 %. Assim, conclui-se que a Letónia não cumpre o critério de avaliação referido no considerando 114, mesmo após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante da guerra na Ucrânia.

(118) 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 Letónia para o DUC de 37,97 EUR em EUR2022 é 32,4 % inferior ao valor de referência médio de 56,17 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea d), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(119) Além disso, a Comissão observa que a Letónia não apresentou quaisquer justificações para os desvios referidos nos considerandos 113 a 117, com base em custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade ou em custos de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, o critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalíneas i) e ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não deve ser considerado cumprido no caso da Letónia.

(120) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (112) a (119), os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Letónia devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

8. **CONSTATAÇÕES RELATIVAS À ESLOVÁQUIA**

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(121) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Eslováquia para o PR4, bem como os respetivos valores de referência, são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Eslováquia	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Relativamente ao critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC da Eslováquia ao nível da zona de tarifação de – 0,6 % no PR4 é inferior à tendência a nível da União de – 1,2 % no mesmo período.

(123) Quanto ao critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo da Eslováquia ao nível da zona de tarifação de +0,4 % no PR3 e no PR4 é inferior à tendência da União de longo prazo de – 1,0 % no mesmo período.

(124) 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 Eslováquia para o DUC de 60,11 EUR em EUR2022 é 70,0 % superior ao valor de referência médio de 35,35 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea c), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(125) Cumpre examinar se os desvios referidos nos considerandos 122 a 124 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 122 e 123 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.

(126) 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 Eslováquia menciona, no projeto de plano de desempenho, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo ANSP LPS relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas incluem os seguintes elementos principais:

a) A formação e a contratação de ATCO adicionais em operações, a fim de fazer face ao aumento previsto do tráfego durante o PR4; prevê-se que tal leve a que, durante o PR4, o número de ATCO em operações no ACC de Bratislava registe um aumento global superior a 10 %;

b) A implementação de um novo sistema de ATM, que deverá permitir melhorias futuras na capacidade do espaço aéreo;

c) A modernização das infraestruturas e dos edifícios, com vista a reforçar a resiliência operacional.

(127) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Eslováquia para as medidas de capacidade referidas no considerando 126 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 Eslováquia poderiam ser consideradas parte das operações normais do ANSP 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 Eslováquia 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 122 e (123) não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais decorrentes das medidas de capacidade apresentadas.

(128) 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 Eslováquia.

(129) Além disso, a Comissão observa que a Eslováquia não apresentou no projeto de plano de desempenho 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.

(130) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 121 a 129, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Eslováquia devem ser considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

9. **CONCLUSÕES**

(131) Tendo em conta o que precede, determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado pela Alemanha, pela Bélgica, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos, e determinados objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos de desempenho apresentados pela Dinamarca, pela Eslováquia, pela Estónia, pela Grécia, pela Irlanda e pela Letónia não devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(132) Em conformidade com o disposto no artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os Estados-Membros em causa devem submeter os seus projetos de planos de desempenho revistos à Comissão no prazo de três meses a contar da data de adoção da presente decisão, tendo em conta as recomendações feitas pela Comissão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho enumerados no anexo da presente decisão, incluídos no projeto de plano de desempenho relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentado pela Alemanha, pela Bélgica, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos, e nos projetos de planos nacionais de desempenho apresentados pela Dinamarca, pela Eslováquia, pela Estónia, pela Grécia, pela Irlanda e pela Letónia, são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4») estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Artigo 2.º

A Grécia deve rever os seus objetivos de capacidade de rota para 2025 e 2026, expressos em minutos de atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo em rota por voo, a fim de assegurar a sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade estabelecidos no artigo 4.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Caso o plano de operações da rede de 2 de julho de 2024, elaborado em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, recomende medidas adicionais específicas para melhorar o desempenho da capacidade, tais medidas devem ser tidas em conta aquando da revisão dos objetivos de desempenho da capacidade a que se refere o primeiro parágrafo.

Artigo 3.º

A Alemanha, a Bélgica, a Dinamarca, a Eslováquia, a Estónia, a Grécia, a Irlanda, a Letónia, o Luxemburgo e os Países Baixos devem rever em baixa os objetivos da relação custo-eficiência definidos para as suas zonas de tarifação de rota, expressos enquanto custo unitário determinado (DUC).

Ao reverem os seus objetivos da relação custo-eficiência, esses Estados-Membros devem:

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.

Em derrogação ao disposto no primeiro parágrafo, alínea a), sempre que o valor de referência da zona de tarifação de rota pertinente preenche o critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o Estado-Membro em causa deve assegurar que os objetivos da relação custo-eficiência revistos são coerentes pelo menos com a tendência DUC a nível da União ou com a tendência DUC a longo prazo a nível da União.

Sempre que um Estado-Membro invoque, no seu 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, o Estado-Membro em causa 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 4.º

Os destinatários da presente decisão são o Reino da Bélgica, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República da Estónia, a Irlanda, a República Helénica, a República Francesa, a República da Letónia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, o Reino dos Países Baixos e a República Eslovaca.

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

1. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DO FABEC APRESENTADO PELA BÉLGICA, ALEMANHA, FRANÇA, LUXEMBURGO E PAÍSES BAIXOS**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona tarifária de rota belgo-luxemburguesa	**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)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zona de tarifação de rota da Alemanha	**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)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos	**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)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA DINAMARCA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Dinamarca	**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)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA ESTÓNIA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Estónia	**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)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA GRÉCIA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Grécia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo em rota	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Grécia	**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)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA IRLANDA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Irlanda	**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)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA LETÓNIA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Letónia	**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)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA ESLOVÁQUIA**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Eslováquia	**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)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**