DECISÃO (UE) 2025/1060 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado por Malta 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) 2922]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e maltesa)

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 por Malta («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 por Malta 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 por Malta 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:

Malta	**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**
MATS	Política e objetivos de segurança	C	C	D	D	**D**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	C	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	C	**D**
	Promoção da segurança	C	C	C	D	**D**
	Cultura de segurança	C	C	C	C	**C**

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos por Malta para o prestador de serviços de navegação aérea «MATS» coincidem ou são mais exigentes que os objetivos de segurança a nível da União relativos a cada ano civil do PR4, incluindo o ano de 2029.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para o MATS destinadas à consecução dos objetivos de segurança locais, nomeadamente a atualização contínua do sistema de gestão integrada e do plano de segurança, a implementação de um novo *software* de gestão do risco e o reforço das formações em matéria de cibersegurança.

(12) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 9, 10 e 11, os objetivos locais de desempenho em matéria de segurança incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

([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).

Avaliação dos objetivos ambientais

(13) 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 por Malta 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.

(14) Os objetivos de desempenho ambiental propostos por Malta 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:

Malta	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	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**
Valores de referência	1,56 %	1,54 %	1,52 %	1,50 %	1,48 %

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

(16) A Comissão observa que Malta apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implementação do espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres e uma redução prevista das restrições à disponibilidade de rotas, tanto quanto possível.

(17) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 14, 15 e 16, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Avaliação dos objetivos de capacidade

(18) 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 de rota propostos por Malta 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.

(19) Os objetivos de capacidade de rota propostos por Malta 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:

([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).

Malta	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**
Valores de referência	0,03	0,02	0,01	0,01	0,01

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

(21) A Comissão observa que Malta apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade de rota. Essas medidas incluem a abertura, por parte do centro de controlo de área, de um setor adicional durante o dia e o alargamento do horário de funcionamento do setor, de modo a satisfazer a procura de tráfego prevista.

(22) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 19, 20 e 21, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade 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 de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(23) 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 não suscitam preocupações.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(24) 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 terceiro período de referência («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.

(25) Os objetivos da relação custo-eficiência de rota propostos por Malta para o PR4 e os respetivos valores de referência são os seguintes:

Zona de tarifação de rota de Malta	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)	**24,87 EUR**	**16,72 EUR**	**17,61 EUR**	**17,01 EUR**	**18,71 EUR**	**19,48 EUR**	**21,60 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 de Malta ao nível da zona de tarifação de +5,2 % durante o PR4 fica aquém da 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 de Malta ao nível da zona de tarifação de – 1,6 % durante o PR3 e o PR4 supera a 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 de Malta para o DUC de 16,72 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 47,7 % inferior ao valor de referência médio de 31,96 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(29) É evidente que a tendência do DUC de longo prazo de Malta supera a tendência correspondente a nível da União e que o valor de referência de Malta para 2024 é significativamente inferior à média do grupo de comparação. Por conseguinte, a Comissão considera que o desvio em relação à tendência do DUC a nível da União para o PR4, referido no considerando 26, não impede que os objetivos de desempenho de Malta em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(30) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 25 a 29, 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

(31) 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 suscitam preocupações.

(32) A Comissão observa que a tendência do DUC dos serviços de terminal de Malta de +6,6 % durante o PR4 é superior à tendência do DUC de rota de +5,2 % para o PR4, representando uma deterioração significativa face à tendência efetiva do DUC dos serviços de terminal de – 8,1 % observada durante o PR3. A Comissão salienta que a deterioração observada em relação à tendência do DUC se deve, essencialmente, a um aumento significativo dos custos. Com efeito, prevê-se que os custos determinados da prestação de serviços de navegação aérea de terminal para Malta em 2029 sejam aproximadamente 77 % superiores ao nível de custos em 2024, ao passo que se prevê que o crescimento do tráfego nas unidades de serviço ao longo do mesmo período na zona de tarifação de terminal ascenda a aproximadamente 21 %.

(33) 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, Malta deve justificar melhor os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência dos serviços de terminal para o PR4 à luz das observações do considerando 32, ou rever em baixa esses objetivos.

CONCLUSÕES

(34) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho de Malta 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 por Malta 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 de Malta.

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 de Malta considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Malta	**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**
MATS	Política e objetivos de segurança	C	C	D	D	D
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C	D
	Promoção da segurança	C	C	C	D	D
	Cultura de segurança	C	C	C	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Malta	**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	**1,56 %**	**1,54 %**	**1,52 %**	**1,50 %**	**1,48 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Malta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,03**	**0,02**	**0,01**	**0,01**	**0,01**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota de Malta	**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 24,87**	**EUR 16,72**	**EUR 17,61**	**EUR 17,01**	**EUR 18,71**	**EUR 19,48**	**EUR 21,60**