2025/1053

28.5.2025

# DECISÃO (UE) 2025/1053 DA COMISSÃO

**de 19 de maio de 2025**

**relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela República Checa 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) 2924]*

**(Apenas faz fé o texto em língua checa)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à implementação do Céu Único Europeu ([2]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ([3]), nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

## CONSIDERAÇÕES GERAIS

(1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem estabelecer planos, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que incluam objetivos de desempenho para cada período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho locais coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o período de referência em causa.

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

(3) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho para o PR4, e apresentaram esses projetos à Comissão até 1 de outubro de 2024 para avaliação. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 15 de novembro de 2024.

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

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

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão, de 12 de junho de 2024, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência com início em 1 de janeiro de 2025 e fim em 31 de dezembro de 2029, JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

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

(7) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com uma análise dos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução. No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que, no âmbito dessa análise, não procedeu a um análise pormenorizada da metodologia utilizada pela República Checa para a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal no PR4. Por conseguinte, a Comissão não retirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que respeita à conformidade dessa metodologia de repartição de custos com o artigo 15.º, n.º 2, alíneas e) e f), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

## AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

### Avaliação dos objetivos de segurança

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

(9) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela República Checa 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:

| **República Checa** | **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** |
| ANS CR | Política e objetivos de segurança | C | C | C | C | **C** |
| | Gestão dos riscos para a segurança | C | C | C | C | **D** |
| | Garantia de segurança | B | C | C | C | **C** |
| | Promoção da segurança | C | C | C | C | **C** |
| | Cultura de segurança | C | C | C | C | **C** |

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela República Checa para o prestador de serviços de navegação aérea «ANS CR» coincidem com os objetivos a nível da União para cada ano civil do PR4 em relação a três dos «objetivos de gestão da segurança», ao passo que se prevê que o objetivo da «garantia de segurança» seja alcançado a partir de 2026 e que o objetivo da «gestão dos riscos para a segurança» seja alcançado em 2029.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para a ANS CR com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, nomeadamente a implementação de processos de resposta a emergências reformulados, o reforço da monitorização e da formação em matéria de segurança e exercícios atualizados relacionados com garantia de segurança.

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

(12) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 9, 10 e 11, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 devem ser alcançados até ao último ano do PR4, ou seja, 2029, os objetivos de desempenho locais em matéria de segurança incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

**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 pela República Checa 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 ([6]) da Comissão 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 pela República Checa 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:

| **República Checa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente**, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real | **2,54 %** | **2,52 %** | **2,49 %** | **2,45 %** | **2,43 %** |
| Valores de referência | 2,54 % | 2,52 % | 2,49 % | 2,45 % | 2,43 % |

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

(16) A Comissão observa que a República Checa apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem uma nova expansão das operações transfronteiriças e o reforço da setorização do espaço aéreo.

(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) No que respeita 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 pela República Checa 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 da Comissão 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.

([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).

(19) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela República Checa 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:

| **República Checa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade**, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota | **0,19** | **0,14** | **0,11** | **0,10** | **0,10** |
| Valores de referência | 0,19 | 0,14 | 0,11 | 0,10 | 0,10 |

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

(21) A Comissão observa que a República Checa apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos de capacidade de rota. Essas medidas incluem a contratação e a formação de controladores de tráfego aéreo, a otimização dos horários de abertura dos setores, a implementação de uma melhor setorização do espaço aéreo e um maior desenvolvimento do sistema de gestão do tráfego aéreo.

(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 suscitam preocupações.

(24) 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 terceiro período de referência («PR3»). De facto, os objetivos propostos para o PR4 estão fixados em 0,40 minutos por voo, ao passo que se registou, durante o PR3, um desempenho efetivo que variou entre 0,01 e 0,15 minutos por voo.

(25) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a República Checa deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR4 à luz das observações expostas no considerando 24, ou rever em baixa esses objetivos.

**Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência**

(26) No que respeita ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea de rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR4, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR3 e o PR4 (2020-2029) e no valor de referência para o DUC ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.

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

| Zona de tarifação de rota da República Checa | 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) | **CZK 1 315,2** | **CZK 1 425,1** | **CZK 1 426,6** | **CZK 1 425,3** | **CZK 1 393,9** | **CZK 1 383,9** | **CZK 1 336,2** |
| | 53,62 EUR | 58,10 EUR | 58,16 EUR | 58,11 EUR | 56,82 EUR | 56,42 EUR | 54,47 EUR |

(28) 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 República Checa ao nível da zona de tarifação de −1,3 % durante o PR4 supera a tendência da União de −1,2 % durante o mesmo período.

(29) 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 República Checa 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.

(30) No entanto, a Comissão observa que, devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a República Checa perdeu uma parte significativa dos sobrevoos que historicamente realizava. Essa redução do tráfego durante o PR4 continua a ter um impacto considerável a nível da relação custo-eficiência do prestador de serviços de navegação aérea, afetando de forma negativa, em particular, a tendência do DUC de longo prazo da República Checa.

(31) Por conseguinte, é necessário e conveniente analisar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 29, se a República Checa acompanharia a tendência do DUC de longo prazo a nível da União se não se verificassem as circunstâncias referidas no considerando 30.

(32) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo tendo em conta a perda estrutural de tráfego estimada da República Checa em consequência da guerra na Ucrânia, medida em unidades de serviço de rota. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para a República Checa de −2,3 %, o que supera a tendência do DUC de longo prazo a nível da União de −1,0 %. Por conseguinte, conclui-se que a República Checa cumpre o critério de avaliação referido no considerando 29, após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante da guerra na Ucrânia.

(33) 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 República Checa para o DUC de 58,10 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 13,6 % superior ao valor de referência médio de 51,14 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(34) Quando se exclui o impacto negativo das alterações do tráfego resultantes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, é evidente que a República Checa cumpre tanto a tendência do DUC a nível da União como a tendência do DUC de longo prazo a nível da União. Por conseguinte, a Comissão considera que o desvio em relação ao valor de referência médio do DUC para 2024, referido no considerando 33, não impede que os objetivos de desempenho da República Checa em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(35) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 27 a 34, 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**

(36) Nos termos do anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com a análise dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

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

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

(38) A Comissão salienta que tanto o regime de incentivos à capacidade de rota como o regime de incentivos à capacidade de terminal incluídos no projeto de plano de desempenho incluem uma desvantagem financeira máxima que corresponde a apenas 0,75 % dos custos determinados. Tendo em conta o aconselhamento especializado prestado pelo PRB, a Comissão considera que as desvantagens financeiras máximas para os regimes de incentivos à capacidade estabelecidos pela República Checa não cumprem o disposto no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o qual exige que esses regimes de incentivos tenham um «impacto significativo nas receitas em risco».

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

**CONCLUSÕES**

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

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela República Checa 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 Checa.

Feito em Bruxelas, em 19 de maio de 2025.

*Pela Comissão*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membro da Comissão*

*ANEXO*

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

**DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA**

| **República Checa** | **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** |
| ANS CR | Política e objetivos de segurança | C | C | C | C | C |
| | Gestão dos riscos para a segurança | C | C | C | C | D |
| | Garantia de segurança | B | C | C | C | C |
| | Promoção da segurança | C | C | C | C | C |
| | Cultura de segurança | C | C | C | C | C |

**DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE**

| **República Checa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente,** expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real | **2,54 %** | **2,52 %** | **2,49 %** | **2,45 %** | **2,43 %** |

**DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE**

| **República Checa** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade**, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota | **0,19** | **0,14** | **0,11** | **0,10** | **0,10** |

**DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA**

| **Zona de tarifação de rota da República Checa** | **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) | **CZK 1 315,2** | **CZK 1 425,1** | **CZK 1 426,6** | **CZK 1 425,3** | **CZK 1 393,9** | **CZK 1 383,9** | **CZK 1 336,2** |
| | EUR 53,62 | EUR 58,10 | 58,16 EUR | 58,11 EUR | 56,82 EUR | 56,42 EUR | 54,47 EUR |