Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/1061

28.5.2025

DECISÃO (UE) 2025/1061 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado por Chipre 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) 2926]

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

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 Chipre («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 Chipre 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 Chipre 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:

Chipre	**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**
DCAC	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	**D**
	Garantia de segurança	B	B	C	C	**C**
	Promoção da segurança	B	B	C	C	**C**
	Cultura de segurança	B	B	C	C	**C**

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos por Chipre para o prestador de serviços de navegação aérea «DCAC» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil a partir de 2027 nos domínios da «garantia de segurança», «promoção da segurança» e «cultura de segurança». Por outro lado, prevê-se que o nível-alvo a nível da União seja alcançado a partir de 2028 nos domínios da «política e objetivos de segurança» e da «gestão dos riscos para a segurança».

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para a DCAC com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, nomeadamente a efetiva aplicação e o desenvolvimento do sistema de gestão da segurança, a formação suplementar de agentes responsáveis pela segurança da navegação aérea recentemente recrutados e a gestão dos riscos associados aos fatores humanos.

([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 por Chipre 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 Chipre 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:

Chipre	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	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**
Valores de referência	4,48 %	4,45 %	4,40 %	4,30 %	4,25 %

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

(16) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 14 e 15, 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.

(17) Porém, tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão tem dúvidas quanto à adequação das medidas apresentadas por Chipre no projeto de plano de desempenho para garantir a consecução efetiva dos objetivos de desempenho ambiental. Em particular, observa-se que Chipre não se comprometeu expressamente no projeto de plano de desempenho a aplicar as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP.

(18) 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, Chipre deve reforçar as medidas com vista à consecução dos seus objetivos ambientais para o PR4 apresentados no projeto de plano de desempenho, nomeadamente comprometendo-se com todas as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP e acelerando a implementação de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres.

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

Avaliação dos objetivos de capacidade

(19) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») de rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade propostos por Chipre 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.

(20) Os objetivos de capacidade de rota propostos por Chipre 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:

Chipre	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**
Valores de referência	0,17	0,13	0,12	0,09	0,09

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

(22) A Comissão observa que Chipre apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade de rota. Essas medidas incluem o recrutamento de novos controladores de tráfego aéreo, disposições mais eficientes em termos de turnos de trabalho, investimentos na infraestrutura de gestão de tráfego aéreo, melhoria da gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo e a gestão de um setor adicional pelo centro de controlo de área durante os períodos de pico da procura de tráfego.

(23) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 20 a 22, 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.

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 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.

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

Zona de tarifação de rota de Chipre	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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 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 Chipre 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 de Chipre ao nível da zona de tarifação de +2,4 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(28) Porém, a Comissão observa que, devido à situação geopolítica no Médio Oriente, Chipre 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 de Chipre.

(29) Por conseguinte, é necessário analisar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 27, se Chipre acompanharia a tendência do DUC de longo prazo a nível da União se não se verificassem as circunstâncias referidas no considerando 28.

(30) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo tendo em conta a perda estrutural de tráfego estimada de Chipre em consequência da situação geopolítica no Médio Oriente, medida em unidades de serviço de rota. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para o Chipre de – 1,6 %, o que supera a tendência do DUC de longo prazo a nível da União de – 1,0 %. Por conseguinte, conclui-se que Chipre cumpre o critério de avaliação referido no considerando 27, após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante de fatores geopolíticos.

(31) 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 Chipre para o DUC de 31,16 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 14,8 % superior ao valor de referência médio de 27,14 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(32) Quando se exclui o impacto negativo das alterações do tráfego resultantes da situação geopolítica no Médio Oriente, é evidente que Chipre acompanha 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 31, não impede que os objetivos de desempenho de Chipre em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(33) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 25 a 32, 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.

CONCLUSÕES

(34) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho de Chipre devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, No entanto, conforme referido no considerando 18, Chipre deve reforçar, no seu plano de desempenho final, as medidas com vista à consecução dos seus objetivos ambientais para o PR4, nomeadamente comprometendo-se com todas as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP e acelerando a implementação de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado por Chipre 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 Chipre.

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

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Chipre	**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**
DCAC	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	D
	Garantia de segurança	B	B	C	C	C
	Promoção da segurança	B	B	C	C	C
	Cultura de segurança	B	B	C	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Chipre	**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	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Chipre	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota de Chipre	**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 23,74**	**EUR 31,16**	**EUR 30,41**	**EUR 29,66**	**EUR 29,58**	**EUR 28,91**	**EUR 29,31**