Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2026/866

20.4.2026

DECISÃO (UE) 2026/866 DA COMISSÃO

de 27 de março de 2026

relativa ao início da análise circunstanciada de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo para o quarto período de referência apresentado pela Suíça nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho

[notificada com o número C(2026) 2002]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, francesa e italiana)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos ([1]),

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») ([2]), 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 realização do Céu Único Europeu ([3]), 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 ([4]), nomeadamente o artigo 15.º, n.ºs 1 e 3,

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) Em 12 de junho de 2024, a Comissão adotou objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029). A Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão estabelece esses objetivos de desempenho a nível da União ([5]).

(3) Em 1 de outubro de 2024, a Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo, os Países Baixos e a Suíça («Estados do FABEC») apresentaram à Comissão um projeto de plano de desempenho para o PR4, adotado conjuntamente a nível do bloco funcional de espaço aéreo da Europa Central («FABEC»). Depois de verificada a exaustividade desse projeto de plano de desempenho pela Comissão, os Estados do FABEC apresentaram um projeto de plano de desempenho atualizado («projeto de plano de desempenho do FABEC») em 15 de novembro de 2024.

(4) A Comissão concluiu que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC para as zonas de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo, da Alemanha, dos Países Baixos e da Suíça não cumprem os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 e, por conseguinte, não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

([1]) JO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) JO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) 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).

(5) Por conseguinte, em 16 de maio de 2025, a Comissão notificou a Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos das constatações relativas à incoerência dos objetivos de desempenho a que se refere o considerando 4 através da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 da Comissão ([6]), tendo a Suíça sido notificada dessas constatações através da Decisão de Execução (UE) 2025/1039 da Comissão ([7]). Nessas decisões, a Comissão emitiu recomendações aos Estados do FABEC com vista a assegurar a coerência dos seus objetivos de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(6) Em 14 de agosto de 2025, os Estados do FABEC apresentaram um projeto de plano de desempenho revisto do FABEC para o PR4, para avaliação pela Comissão. Após verificar a exaustividade desse plano, a Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo, os Países Baixos e a Suíça apresentaram uma versão atualizada do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC («projeto de plano de desempenho revisto do FABEC») em 17 de outubro de 2025.

(7) Em conformidade com o artigo 15.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 revisto do FABEC com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais, quando pertinente.

(8) A presente decisão expõe as dúvidas da Comissão quanto à coerência com os objetivos a nível da União dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos da Suíça constantes do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC. Paralelamente, os Estados-Membros da UE que fazem parte do FABEC foram notificados separadamente pela Comissão das dúvidas quanto à coerência dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos dos Países Baixos com os objetivos a nível da União.

(9) O Conselho de Análise do Desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na aplicação dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação nos termos do artigo 13.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/2803, apresentou à Comissão o seu parecer sobre os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC no que diz respeito à coerência desses objetivos com os objetivos de desempenho a nível da União. As constatações apresentadas na presente decisão basearam-se na avaliação técnica pormenorizada estabelecida no parecer do PRB ([8]).

FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO A UMA ANÁLISE CIRCUNSTANCIADA

(10) O projeto de plano de desempenho revisto do FABEC estabelece objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos para a zona de tarifação de rota da Suíça, juntamente com valores de referência atualizados para o custo unitário determinado («DUC») para os anos de 2019 e 2024. Os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos e os valores de referência são indicados no quadro abaixo, em comparação com os valores correspondentes apresentados no projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024.

([6]) 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 (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Decisão de Execução (UE) 2025/1039 da Comissão, de 16 de maio de 2025, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho 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 do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu (JO L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) Parecer n.º 1-2026 do PRB sobre a avaliação dos projetos de planos de desempenho revistos para o quarto período de referência (PR4), 28 de janeiro de 2026.

Zona de tarifação de rota da Suíça	Valor de referência de 2019	Valor de referência de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos da relação custo-eficiência iniciais (projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024), expressos como custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	CHF 110,08	CHF 124,74	CHF 131,82	CHF 133,17	CHF 131,03	CHF 128,63	CHF 129,42
	EUR 109,54	EUR 124,13	EUR 131,17	EUR 132,51	EUR 130,39	EUR 128,00	EUR 128,79
Objetivos da relação custo-eficiência revistos (projeto de plano de desempenho revisto do FABEC), expressos como custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	**CHF 109,47**	**CHF 129,67**	**CHF 135,41**	**CHF 136,48**	**CHF 133,56**	**CHF 130,38**	**CHF 122,05**
	EUR 108,93	EUR 129,03	EUR 134,75	EUR 135,81	EUR 132,90	EUR 129,74	EUR 121,45
Diferença	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) A Comissão regista que a Suíça estabeleceu um objetivo de desempenho da relação custo-eficiência melhorado para o ano de 2029, ao passo que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os anos de 2025, 2026, 2027 e 2028 foram revistos em alta, revelando assim uma deterioração em comparação com o projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024.

(12) A atualização das previsões de tráfego para a zona de tarifação, em consonância com a previsão de tráfego de base do Eurocontrol STATFOR de fevereiro de 2025, teve um impacto negativo significativo nos objetivos da relação custo-eficiência para cada ano do PR4. Os pressupostos de tráfego revistos para a zona de tarifação da Suíça são apresentados no quadro seguinte.

Zona de tarifação de rota da Suíça	2025	2026	2027	2028	2029
Previsão de tráfego inicial (projeto de plano de desempenho apresentado em 2024), expressa em milhares de unidades de serviço de rota	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Previsão de tráfego atualizada (projeto de plano de desempenho revisto), expressa em milhares de unidades de serviço de rota	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Diferença	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) Por outro lado, os custos determinados para a zona de tarifação aumentaram ligeiramente em termos reais para os anos de 2025 e 2026, embora tenham sido revistos em baixa para os anos de 2027 a 2029. Observa-se uma diminuição significativa de 8,4 % em comparação com o projeto de plano de desempenho para o ano de 2029. O quadro seguinte revela os custos determinados revistos para o PR4, expressos em termos reais a preços de 2022, em comparação com os custos determinados no projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024.

Zona de tarifação de rota da Suíça	2025	2026	2027	2028	2029
Custos determinados iniciais em termos reais, a preços de 2022 (projeto de plano de desempenho apresentado em 2024)	*CHF 254 milhões*	*CHF 263 milhões*	*CHF 265 milhões*	*CHF 267 milhões*	*CHF 274 milhões*
	EUR 253 milhões	*EUR 262 milhões*	*EUR 264 milhões*	*EUR 266 milhões*	*EUR 272 milhões*
Custos determinados revistos em termos reais, a preços de 2022 (projeto de plano de desempenho revisto)	**CHF 255 milhões**	**CHF 265 milhões**	**CHF 264 milhões**	**CHF 264 milhões**	**CHF 250 milhões**
	EUR 254 milhões	EUR 264 milhões	EUR 263 milhões	EUR 262 milhões	EUR 249 milhões
Diferença	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) A Comissão regista que a previsão da inflação para o PR4 para a Suíça foi revista em baixa no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, em comparação com o projeto de plano de desempenho do FABEC. Por conseguinte, os custos determinados em termos reais revistos apresentados no considerando 13 resultam numa redução do custo determinado expresso em termos nominais para cada ano do PR4, incluindo para os anos de 2025 e 2026, para os quais os custos determinados em termos reais são mais elevados do que no projeto de plano de desempenho.

(15) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos da relação custo-eficiência revistos propostos para a zona de tarifação de rota da Suíça com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(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 em rota 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. No entanto, esta constatação está sujeita a uma nova revisão e verificação pela Comissão dos ajustamentos aplicados pela Suíça ao seu valor de referência para o DUC respeitante ao ano de 2024 (a seguir «valor de referência para 2024»).

(17) Quanto ao critério 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 ao nível da zona de tarifação de +1,2 % durante o terceiro período de referência («PR3») e o PR4 é pior do que o desempenho da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % durante o mesmo período.

(18) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Suíça para 2024 de 129,03 EUR em EUR2022 é 52,6 % superior ao valor de referência médio de 84,53 EUR expresso em termos reais em preços de 2022 («EUR2022») do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688. Além disso, tal como indicado no considerando 16, a Comissão considera que os ajustamentos do valor de referência para 2024 têm de ser novamente revistos e verificados.

(19) No que diz respeito ao critério de avaliação referido no considerando 18, a Suíça considera que devem ser tidas em conta as diferenças observadas na paridade do poder de compra e na complexidade do espaço aéreo entre os Estados do grupo de comparação. No entanto, nesta fase não foi possível ao PRB concluir sobre os efeitos conexos nas bases de custos dos prestadores de serviços de navegação aérea («ANSP») em causa. É necessária uma análise mais pormenorizada para avaliar o impacto das diferenças de paridade de poder de compra, das variações da complexidade do espaço aéreo e de quaisquer outros fatores operacionais ou económicos que afetem significativamente a comparabilidade entre os ANSP do grupo de comparação estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(20) Além disso, a Comissão examinou se os desvios observados nos considerandos 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 o desvio observado em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se refere o considerando 17 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.

(21) O PRB calculou a diferença estimada entre os custos determinados para o PR4 estabelecidos pela Suíça no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do DUC de longo prazo a nível da União para o PR3 e o PR4 combinados. Com base nas constatações do PRB, o total dos custos determinados para o PR4 propostos pela Suíça ficam aquém em cerca de 289,5 milhões de EUR em EUR2022 do nível necessário para cumprir a tendência do DUC de longo prazo a nível da União, o que corresponde a um desvio médio anual de 57,9 milhões de EUR em EUR2022.

(22) 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 Suíça menciona, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo ANSP Skyguide relativamente a medidas para a consecução dos objetivos de capacidade («medidas de capacidade»).

(23) A Suíça salienta, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, que o Skyguide presta serviços num espaço aéreo altamente complexo e tem estado na vanguarda do desenvolvimento de soluções tecnológicas e operacionais para melhorar a prestação de serviços de navegação aérea. Em especial, os esforços inovadores prosseguidos pelo Skyguide tiveram por objetivo digitalizar e transformar a prestação de serviços de navegação aérea através do chamado «programa do centro virtual», que também continua a ser executado no PR4.

(24) A Suíça indica que a ênfase para o Skyguide no PR4 será, em primeiro lugar, assegurar um número adequado de controladores de tráfego aéreo («ATCO») para cumprir os objetivos de capacidade locais. Em segundo lugar, o Skyguide trabalhará, em paralelo com os esforços de modernização incluídos no programa do centro virtual, no reforço da resiliência das suas tecnologias, processos e infraestruturas existentes. Em especial, o Skyguide tenciona afetar mais recursos à manutenção dos seus equipamentos e infraestruturas pré-existentes, em resposta aos problemas técnicos enfrentados durante o PR3.

(25) A Suíça salienta que as medidas de capacidade programadas são necessárias para cumprir os objetivos de capacidade locais. Segundo a Suíça, reduzir ou atrasar essas medidas conduziria a uma degradação da qualidade dos serviços no espaço aéreo suíço.

(26) A Comissão observa que a Suíça apresentou e quantificou cinco medidas de capacidade no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC. Durante o PR4 no seu conjunto, as medidas de capacidade apresentadas pela Suíça ascendem a um total dos custos determinados de 218,8 milhões de CHF, expressos em termos reais a preços de 2022 (equivalentes a 217,7 milhões de EUR em EUR2022). Essas medidas de capacidade tinham sido pormenorizadas no projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024. No entanto, os custos comunicados em relação a essas medidas foram revistos significativamente em alta no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC.

(27) A Comissão examinou e analisou inicialmente as seguintes medidas de capacidade comunicadas pela Suíça em relação ao Skyguide:

— Formação e recrutamento de controladores de tráfego aéreo («ATCO») adicionais para gerir os níveis de tráfego crescentes e substituir os profissionais que se vão reformar previsivelmente durante o PR4 («medidas 1 e 2»);

— Implementação e desenvolvimento de instrumentos e procedimentos de gestão da continuidade das atividades para reforçar a resiliência («medida 3»);

— Investimentos em operações ATM independentes da localização («medida 4»);

— Implantação de vários instrumentos para a otimização da gestão do fluxo de tráfego aéreo destinado a e com origem nos aeroportos («medida 5»);

(28) As medidas 1 e 2 incluem a formação e o recrutamento pelo Skyguide de novos ATCO, tanto para aumentar o número total de ATCO nas operações dos centros de controlo de área («ACC») de Zurique e de Genebra como para substituir os ATCO que deverão reformar-se durante o PR4. Em resultado das ações previstas no âmbito das medidas 1 e 2, prevê-se que o número de ATCO a trabalhar nos setores de rota nos ACC de Zurique e de Genebra aumente de cerca de 198 equivalentes a tempo completo («ETC») em 2024 para cerca de 219 ETC em 2029, revelando assim um aumento significativo de cerca de 21 ETC no PR4.

(29) A Suíça salienta que o emprego de ATCO adicionais, tal como apresentado no âmbito das medidas 1 e 2, é essencial para dar resposta ao crescimento do tráfego previsto durante o PR4. Em especial, a Suíça explica que a disponibilidade de um maior número de ATCO permitirá a abertura pelo Skyguide de outros setores, proporcionando assim a capacidade e a flexibilidade necessárias para gerir os picos da procura de tráfego.

(30) No seu conjunto, as medidas 1 e 2 representam um custo total comunicado de 154,0 milhões de CHF em termos nominais no PR4.

(31) O objetivo da medida 3 é reforçar a resiliência das operações do Skyguide, a fim de permitir o rápido restabelecimento de sistemas e serviços críticos em caso de perturbações técnicas imprevistas. A Suíça explica que a medida 3 facultará redundâncias adicionais e soluções de recurso que sustentarão a continuidade operacional das atividades e a resiliência dos sistemas, infraestruturas e instalações.

(32) A Suíça comunicou um custo total de aproximadamente 30,2 milhões de CHF em termos nominais no PR4 para a medida 3.

(33) A medida 4 engloba os esforços contínuos do Skyguide de transição para operações ATM independentes da localização através da execução do programa do centro virtual referido no considerando 23. O objetivo é que, em resultado das melhorias técnicas previstas do sistema de gestão do tráfego aéreo, o Skyguide possa controlar qualquer voo no espaço aéreo suíço a partir de um dos dois ACC (Zurique e Genebra), permitindo assim aumentar a capacidade, a flexibilidade e a eficiência dos serviços de navegação aérea. O Skyguide tem igualmente por objetivo, no âmbito da medida 4, reduzir a carga de trabalho dos ATCO através de uma maior automatização e implantar ferramentas e processos melhorados para a gestão do fluxo de tráfego aéreo e da capacidade. No seu conjunto, a medida 4 representa um custo total de 42,4 milhões de CHF em termos nominais no PR4.

(34) No âmbito da medida 5, a Suíça invoca custos relacionados com várias iniciativas e instrumentos para a otimização da gestão do fluxo de tráfego aéreo destinado a e com origem nos aeroportos. Segundo a Suíça, as ações apresentadas no âmbito da medida 5 têm por objetivo otimizar as operações na pista e aumentar a eficiência. A Suíça refere um custo total de 1,5 milhões de CHF em termos nominais no PR4 para a medida 5 no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC.

(35) A Comissão regista que as ações apresentadas pela Suíça no âmbito da medida 5 dizem respeito, principalmente, à prestação de serviços de navegação aérea nos aeródromos. Uma vez que os custos desses serviços estão fora do âmbito da base de custos de rota, esses custos não podem ser invocados para justificar um desvio relativamente aos objetivos da relação custo-eficiência a nível da União para os serviços de rota. A Comissão considera que são necessárias mais informações sobre os custos comunicados pela Suíça no âmbito da medida 5, nomeadamente no que diz respeito à sua repartição entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal.

(36) De um modo geral, as medidas de capacidade invocadas pela Suíça para justificar o desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União são significativas, tanto em termos de magnitude como de impacto financeiro. É necessária uma análise mais pormenorizada dessas medidas de capacidade para avaliar os seus âmbito, custos e proporcionalidade, tendo em vista a consecução dos objetivos de capacidade.

(37) Sem prejuízo do resultado da análise mais aprofundada referida no considerando 36, é, no entanto, claro que os custos adicionais comunicados pela Suíça para as medidas de capacidade referidas nos considerandos 22 a 36 justificam apenas parcialmente o desvio médio anual observado em relação à tendência de longo prazo da relação custo-eficiência a nível da União a que se refere o considerando 17. Portanto, esse desvio não pode ser atribuído exclusivamente aos custos determinados adicionais das medidas de capacidade apresentadas, independentemente de essas medidas serem consideradas, na sua totalidade, necessárias e proporcionadas para alcançar os objetivos de capacidade locais.

(38) Por conseguinte, o critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não se cumpre no caso da Suíça.

(39) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, basta dizer que a Suíça não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do DUC a nível da União ou em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União. Por conseguinte, o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), não se cumpre no caso da Suíça.

CONCLUSÕES

(40) Em conclusão, a Comissão considera que a Suíça não deu uma resposta adequada, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, às recomendações estabelecidas no artigo 2.º da Decisão de Execução (UE) 2025/1039 no que diz respeito aos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para a sua zona de tarifação de rota.

(41) Em especial, a Comissão regista que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos propostos pela Suíça não são coerentes com a tendência do DUC a longo prazo a nível da União. A Comissão observa igualmente que os custos determinados para a zona de tarifação da Suíça não foram suficientemente reduzidos para assegurar a coerência com os objetivos de desempenho a nível da União. Além disso, tal como indicado nos considerandos 16 e 18, a Comissão considera que os ajustamentos aplicados pela Suíça ao seu valor de referência para 2024 necessitam de ser novamente revistos e verificados.

(42) Por último, a Comissão não considerou, com base nos elementos e nas justificações aduzidos no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, que o desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União pudesse ser exclusivamente imputado aos custos adicionais incorridos para a consecução dos objetivos locais de desempenho da capacidade. Seriam necessárias informações e análises adicionais para examinar outras considerações operacionais e económicas suscitadas pela Suíça para justificar os desvios observados nos considerandos 17 e 18 no que diz respeito aos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(43) Por isso, com base nas constatações apresentadas nos considerandos 14 a 42, a Comissão considera, nesta fase da avaliação do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, que subsistem dúvidas quanto à coerência dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos propostos pela Suíça.

(44) Por conseguinte, a Comissão decidiu dar início à análise circunstanciada prevista no artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito aos objetivos de desempenho da relação custo--eficiência para a zona de tarifação de rota da Suíça,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os seguintes objetivos de desempenho da relação custo-eficiência propostos para a zona de tarifação de rota da Suíça, incluídos no projeto de plano de desempenho revisto do PR4 do bloco funcional de espaço aéreo da Europa Central, suscitam dúvidas quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União:

Zona de tarifação de rota da Suíça	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos de desempenho da relação custo-eficiência revistos, expressos como o custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	**CHF 109,47**	**CHF 129,67**	**CHF 135,41**	**CHF 136,48**	**CHF 133,56**	**CHF 130,38**	**CHF 122,05**
	EUR 108,93	EUR 129,03	EUR 134,75	EUR 135,81	EUR 132,90	EUR 129,74	EUR 121,45

Artigo 2.º

1. Por conseguinte, dar-se-á início ao procedimento de análise circunstanciada previsto no artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito aos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência referidos no artigo 1.º.

2. A fim de apoiar uma avaliação mais aprofundada dos objetivos de desempenho a que se refere o artigo 1.º, a Suíça deve fornecer, a pedido da Comissão, dados e informações adicionais pertinentes no que diz respeito aos elementos estabelecidos no anexo da presente decisão.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Confederação Suíça.

Feito em Bruxelas, em 27 de março de 2026.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

LISTA NÃO EXAUSTIVA DOS ELEMENTOS PARA UMA ANÁLISE MAIS APROFUNDADA DOS OBJETIVOS DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA PARA A ZONA DE TARIFAÇÃO DE ROTA DA SUÍÇA

(1) Custos determinados para o quarto período de referência («PR4»), com destaque para os próximos anos civis de 2027, 2028 e 2029, incluindo os pressupostos e parâmetros pormenorizados subjacentes a esses custos determinados para cada entidade no âmbito da zona de tarifação

(2) Ajustamentos aplicados aos valores de referência para o custo unitário determinado para os anos de 2019 e 2024

(3) Últimos custos reais disponíveis registados para o ano de 2025 para cada entidade no âmbito da zona de tarifação

(4) Pressupostos de tráfego utilizados no projeto de plano de desempenho revisto e últimas informações disponíveis sobre a evolução do tráfego prevista durante o PR4 para a zona de tarifação

(5) Medidas invocadas pela Suíça para justificar os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União com base nos custos adicionais para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade e regimes de incentivos associados a esses objetivos de capacidade

(6) Circunstâncias locais que podem justificar um desvio em relação aos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) a c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317