DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/903 DA COMISSÃO

de 29 de maio de 2019

que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 a),

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 requer que a Comissão adote para cada período de referência objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência. As normas de execução relativas a estes objetivos foram fixadas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ([2]). O artigo 9.º, n.º 4, nomeadamente, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 requer que a Comissão adote, conjuntamente com os objetivos de desempenho ao nível da União, os seguintes valores: Um «valor de referência para os custos determinados» a nível da União e um «valor de referência para o custo unitário determinado a nível da União», limiares de alerta a partir dos quais os Estados-Membros podem solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho, assim como grupos de comparação de prestadores de serviços de navegação aérea com um ambiente operacional e económico semelhante. O estabelecimento dos custos fixados tem por base o artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]).

(2) Os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), que abrange os anos civis de 2020 a 2024, inclusive, os valores de referência, os limiares de alerta e os grupos de comparação, todos a nível da União, devem ser estabelecidos antes de 1 de junho de 2019, permitindo a preparação de planos de desempenho, que devem ser apresentados à Comissão até 1 de outubro de 2019 para sua avaliação.

(3) Em 16 de dezembro de 2016, a Comissão designou um órgão de análise do desempenho do céu único europeu, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e com a Decisão de Execução (UE) 2016/2296 da Comissão ([4]), a fim de a assistir na aplicação do sistema de desempenho.

(4) A fim de facilitar a adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR3, o órgão de análise do desempenho, em nome da Comissão, levou a cabo uma consulta das partes interessadas entre 20 de junho de 2018 e 16 de janeiro de 2019. Nela incluía todas as partes interessadas enumeradas no artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, incluindo os utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de navegação aérea e organismos representantes dos profissionais do setor, relativamente a gamas de objetivos de desempenho indicativas e à abordagem e metodologia para a fixação de objetivos de desempenho, assim como de outros valores.

(5) O órgão de análise do desempenho apresentou à Comissão o seu relatório final em 22 de fevereiro de 2019. Nele tem em conta as alterações introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, as observações pertinentes das partes interessadas e as últimas estatísticas e previsões para o PR3 disponibilizadas pelo Serviço de Estatística e Previsões («STATFOR») e pelo Serviço Central de Taxas de Rota do Eurocontrol. O relatório do órgão de análise do desempenho estabelece os pontos de partida e os fundamentos subjacentes aos objetivos propostos, os valores de referência, os limiares de alerta e os grupos de comparação.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.
([2]) Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).
([3]) 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 relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).
([4]) Decisão de Execução (UE) 2016/2296 da Comissão, de 16 de dezembro de 2016, que cria o grupo de peritos independente designado como órgão de análise do desempenho do céu único europeu (JO L 344 de 17.12.2016, p. 92).

(6) Os objetivos de desempenho a nível da União estabelecidos na presente decisão têm em conta os contributos recebidos do órgão de análise do desempenho, do gestor da rede, da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»), assim como das autoridades supervisoras nacionais. A Comissão organizou igualmente, entre janeiro e fevereiro de 2019, reuniões e intercâmbios com os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais, o gestor da rede e o órgão de análise do desempenho, a fim de partilhar as informações mais recentes com vista ao estabelecimento dos objetivos de desempenho. Nesses debates, os Estados-Membros foram convidados a atualizar os dados iniciais relativos aos custos e as informações sobre as previsões de tráfego. Os objetivos de desempenho estabelecidos na presente decisão têm em conta essas informações.

(7) Os objetivos de desempenho a nível da União e os valores de referência baseiam-se em dados que abrangem o âmbito geográfico dos Estados-Membros, da Noruega e da Suíça e utilizam as previsões de tráfego em rota expressas em termos de movimentos das regras de voo por instrumentos («IFR») e em unidades de serviço com base na previsão do Eurocontrol, baseada no STATFOR, com data de 18 de fevereiro de 2019. Esta previsão de tráfego em rota corresponde a 10 534 000 movimentos IFR e a 139 141 000 unidades de serviço para 2019, 10 824 000 movimentos IFR e 143 878 000 unidades de serviço para 2020, 10 996 000 movimentos IFR e 146 980 000 unidades de serviço para 2021, 11 191 000 movimentos IFR e 150 398 000 unidades de serviço para 2022, 11 355 000 movimentos IFR e 153 368 000 unidades de serviço para 2023, e 11 523 000 movimentos IFR e 156 359 000 unidades de serviço para 2024.

(8) O estabelecimento de objetivos de desempenho a nível da União deve ter em conta considerações de ordem económica, ambiental, operacional e de segurança. É necessário um equilíbrio para garantir que as desvantagens, ou uma combinação de desvantagens, não ultrapassam os benefícios antecipados. Por conseguinte, os objetivos de desempenho a nível da União para o PR3 devem ter em conta as interdependências ou os compromissos entre domínios essenciais de desempenho. De facto, os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência e no da capacidade devem ter em conta a relação entre os custos a fim de facultar uma capacidade adicional e permitir as melhorias que esses custos podem ter. Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente devem ter em conta que as medidas operacionais de gestão do tráfego aéreo («ATM») destinadas a minimizar o consumo de combustível e, por conseguinte, a reduzir as emissões, nem sempre podem ser aplicadas na prática. Tal é devido a restrições operacionais relacionadas, nomeadamente, com a separação das aeronaves e da capacidade de ATM disponível em condições de segurança. Por último, os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança devem ter em conta o facto de a prestação de serviços de navegação aérea de forma segura constituir um objetivo primordial e de a segurança operacional dever ser plenamente integrada no planeamento de atividades dos prestadores de serviços de navegação aérea.

(9) Os objetivos de desempenho ao nível da União estabelecidos na presente decisão refletem a ambição de desempenho da rede como um todo. Em conformidade com os artigos 14.º e 15.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão tem em conta as circunstâncias locais ao avaliar a coerência dos objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), constantes dos projetos dos planos de desempenho, com os objetivos de desempenho ao nível da União incluídos na presente decisão.

(10) Os objetivos de desempenho a nível da União incluídos no domínio essencial de desempenho da segurança, desenvolvidos em colaboração com a AESA, devem ser medidos enquanto nível mínimo de eficácia da gestão da segurança a atingir pelos prestadores de serviços de navegação aérea certificados na prestação de serviços de tráfego aéreo. Estes objetivos de desempenho devem ter em conta o desempenho real e em termos de objetivos para o segundo período de referência e ir além do cumprimento mínimo dos requisitos relativos aos elementos do sistema de gestão da segurança. Além disso, a Comissão confiou à AESA a tarefa de atualizar o material de conformidade e de orientação para monitorizar e assegurar a correta aplicação dos indicadores de segurança estabelecidos no anexo I, secção 1, ponto 1, e secção 2, ponto 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Em resultado disso, o quadro utilizado para medir os níveis de eficácia da gestão da segurança é mais rigoroso do que no segundo período de referência, o que se reflete na abordagem adotada para estabelecer os objetivos de desempenho ao nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança para o PR3. Esses objetivos também devem ter em conta as implicações em termos de gestão da segurança das alterações de ATM promovidas pela execução dos projetos SESAR a que se refere o artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004, ao focar-se nos objetivos de garantia de segurança e de gestão dos riscos para a segurança.

(11) Os objetivos de desempenho ao nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente, medidos como a eficiência média de voo em rota horizontal da trajetória real, devem ter em conta o nível de desempenho alcançado no segundo período de referência, as medidas aplicadas para otimizar as operações ATM e os contributos relevantes do órgão de análise do desempenho, do gestor da rede e das autoridades supervisoras nacionais.

(12) O impacto ambiental da aviação está a aumentar, mas a um ritmo inferior ao previsto, tendo em conta o aumento do número de voos durante o segundo período de referência. As emissões adicionais de CO_2 porta-a--porta causadas pela ineficiência da rede ATM, calculadas através da comparação das trajetórias reais e das trajetórias sem restrições de todos os voos europeus, permaneceram estáveis em cerca de 6 % nos últimos seis anos, apesar do crescimento do número de voos, graças à otimização das operações ATM relacionadas com a conceção, o planeamento e o fluxo e a gestão da capacidade da rede europeia de ATM. A ineficiência de voo em rota horizontal tem vindo a decrescer globalmente e o objetivo de desempenho estabelecido para o segundo período de referência deverá ser cumprido.

(13) As melhorias no domínio essencial de desempenho do ambiente devem-se sobretudo à aplicação do espaço aéreo de rotas livres («FRA»), que permite rotas mais curtas e uma utilização mais eficiente do espaço aéreo europeu. Espera-se que o FRA seja implementado na maior parte do espaço aéreo europeu até ao final de 2019 e, na sua totalidade, até 2022. Combinado com a implementação gradual de atividades de rotas livres transfronteiriças, tal pode conduzir a um encaminhamento mais direto e pode reduzir o número de milhas náuticas voadas e as emissões causadas pelo tráfego aéreo, suportando, assim, uma redução sustentável da intensidade carbónica da aviação. Esta implementação gradual justifica, por conseguinte, uma melhoria na eficiência de voo horizontal em rota até 2022. Após 2022, a eficiência de voo horizontal em rota deve manter-se estável. A partir das medidas atualmente previstas e atendendo a que as aeronaves têm de evitar fenómenos meteorológicos adversos e zonas perigosas cada vez mais frequentes, e tendo em conta que as operações ATM devem assegurar uma separação mínima entre aeronaves, não se espera que a eficiência de voo horizontal em rota continue a melhorar em 2023 e 2024.

(14) O objetivo de desempenho ao nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade, medido como atraso de gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo atribuível aos serviços de navegação aérea, deve ter em conta o nível de desempenho alcançado no segundo período de referência e o contributo pertinente do órgão de análise do desempenho, do gestor da rede e das autoridades supervisoras nacionais.

(15) Tal como documentado pelo gestor da rede, o tráfego aéreo na Europa aumentou significativamente no segundo período de referência e encontra-se atualmente num pico histórico. Os movimentos IFR aumentaram 13 % nos primeiros quatro anos do segundo período de referência e o atraso ATFM médio em rota aumentou de 0,73 minutos por voo em 2015 para 1,73 minutos por voo em 2018, o que representa um aumento de 137 % no atraso. Em algumas áreas da União, nomeadamente num número limitado de centros de controlo de área situados no núcleo central da Europa e em áreas adjacentes na Europa Central, a capacidade ATM não foi suficiente para acomodar este crescimento do tráfego. Cinco centros de controlo de área são responsáveis por mais de metade do total do atraso ATFM em rota atribuído à capacidade de controlo de tráfego aéreo (ATC) e de constituição de tripulações na Europa, e alguns destes centros não obedeceram aos planos de capacidade acordados no plano de operações da rede («NOP»). Tal conduziu a uma situação em que o objetivo de desempenho ao nível da União para o segundo período de referência, de 0,5 minutos de atraso ATFM médio por voo, não foi alcançado. Espera-se que a escassez de capacidade piore nos próximos anos.

(16) Tendo em conta as previsões de tráfego para o PR3, de acordo com o gestor da rede e o órgão de análise do desempenho, espera-se que a maioria dos prestadores de serviços de navegação aérea seja capaz de cumprir os seus requisitos de capacidade relativos ao PR3. Todavia, de acordo com as informações transmitidas pelas autoridades supervisoras nacionais, espera-se que a qualidade do serviço proposto pelos prestadores de serviços de navegação aérea no NOP continue a ser problemática para alguns centros de controlo de área, nomeadamente devido a níveis de pessoal inadequados, especialmente nos primeiros três anos do PR3. Por conseguinte, só se pode esperar alcançar o atraso ATFM médio ótimo à escala do sistema de 0,5 minutos por voo no final do PR3. A fim de resolver a escassez de capacidade e cumprir os objetivos definidos na presente decisão, o gestor da rede e o órgão de análise do desempenho recomendam que os prestadores de serviços de navegação aérea tomem medidas específicas a nível dos centros de controlo de área em causa.

(17) Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência para cada ano do período de referência devem ser expressos sob a forma de uma percentagem, refletindo a alteração anual do custo unitário determinado («DUC») médio a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota. Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência devem ter em conta o nível de desempenho alcançado no primeiro e no segundo períodos de referência e o contributo pertinente prestado pelo órgão de análise do desempenho e pelas autoridades supervisoras nacionais.

(18) A nível da União, desde o início do primeiro período de referência, em 2012, os custos reais em rota expressos em EUR2017 permaneceram constantes apesar do aumento significativo do tráfego. Os custos reais durante os primeiros três anos do segundo período de referência são inferiores aos custos determinados correspondentes. Consequentemente, o excedente acumulado dos prestadores de serviços de navegação aérea a nível da União foi superior ao previsto. Isto, juntamente com a análise efetuada pelo órgão de análise do desempenho, dá uma indicação de que a maioria dos prestadores de serviços aéreos pode alcançar mais melhoramentos de custo-eficiência no PR3, resolvendo, simultaneamente, as necessidades em termos de capacidade. Do mesmo modo, o tráfego aéreo e os atrasos ATFM em rota aumentaram significativamente nos últimos anos, o que pode indicar que não foram investidos recursos suficientes na rede durante o segundo período de referência. Os objetivos de custo-eficiência para o PR3 devem visar melhorias nesse domínio, assegurando ao mesmo tempo que essas melhorias não se fazem em detrimento de uma provisão de suficiente capacidade.

(19) Os utilizadores do espaço aéreo exprimiram preocupação relativamente a projetos de investimento com vista à provisão da capacidade necessária que foram cancelados ou atrasados. Os custos decorrentes desses projetos foram, com frequência, parcial ou inteiramente incluídos nos custos determinados de anteriores períodos de referência e, por conseguinte, incluídos nos encargos. Sempre que os prestadores de serviços de navegação aérea geraram parte do seu excedente a partir de investimentos não implementados ou de investimentos necessários cuja implementação foi atrasada, esses excedentes podem servir para financiar investimentos necessários no PR3, caso não tenham sido pagos sob a forma de dividendos aos acionistas ou ao orçamento do Estado. Além disso, ao fixar as taxas de juro para efeitos do cálculo dos custos de capital, os prestadores de serviços de navegação aérea devem ter em conta as limitações dos riscos para os prestadores de serviços de navegação aérea no âmbito dos mecanismos de partilha de riscos de tráfego e de custos assim como as condições de financiamento geralmente favoráveis.

(20) A melhoria esperada a nível de custo-eficiência para o PR3 deve ser calculada a partir do valor de referência a nível da União para o custo unitário determinado, derivado pela divisão do valor de referência para os custos determinados pelas previsões de tráfego expressas em unidades de serviço para o ano de 2019. O valor de referência para os custos unitários determinados a nível da União é estimado utilizando os custos reais relativos aos anos de 2015, 2016 e 2017 através de uma análise de regressão linear e é ajustado a fim de ter em conta as mais recentes estimativas de custos disponíveis, as variações de tráfego e a sua relação com os custos.

(21) Os custos determinados a nível da União para o PR3 só devem aumentar ligeiramente durante este período, acima do nível do valor de referência para os custos determinados. Tal justifica-se para melhorar a qualidade do serviço, nomeadamente através da resolução da escassez de capacidade no espaço aéreo europeu. Num período que cubra tanto o PR3 como o segundo período de referência, a alteração anual do custo unitário determinado médio a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota deverá ser de − 2,7 % por ano.

(22) Além dos objetivos de desempenho a nível da União, devem ser estabelecidos limiares de alerta para além dos quais os Estados-Membros possam solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho. O Regulamento de Execução (UE) 2019/317 prevê três tipos diferentes de limiares, com base nos seguintes parâmetros: desvios do tráfego real em relação à previsão de tráfego ao longo de um determinado ano civil, expresso em percentagem dos movimentos IFR, desvios do tráfego real em relação à previsão de tráfego ao longo de um determinado ano civil, expresso em percentagem das unidades de serviço e variação dos valores de referência em resultado das atualizações sazonais do NOP. As variações nos fatores de base desses limiares de alerta podem ter impacto significativo na prestação de serviços de navegação aérea, tanto do lado das receitas reais como das expectativas em termos de fornecimento de capacidade.

(23) Para estabelecer os limiares de alerta, deve ser dada consideração aos leques de previsões de tráfego, em termos de unidades de serviço em rota e movimentos IFR, desde o reduzido ao elevado crescimento, com base no STATFOR do Eurocontrol. O longo período de previsão até ao final de 2024 envolve um certo grau de incerteza, particularmente em relação ao crescimento económico, à intenção do Reino Unido de deixar a União, aos riscos geopolíticos que podem resultar em encerramentos de espaço aéreo e à variabilidade dos fluxos de tráfego como se viu no segundo período de referência, assim como ao desenvolvimento de laços económicos com os mercados emergentes. Esses riscos são tidos em conta nas previsões, com base nas informações disponíveis até fevereiro de 2019. Contudo, as perspetivas económicas continuam incertas e o peso do risco é altamente variável.

(24) Além dos objetivos de desempenho a nível da União, devem ser estabelecidos grupos de comparação de prestadores de serviços de navegação aérea com um ambiente operacional e económico semelhante, para fins de avaliação de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência. Para estabelecer esses grupos, deve ser tida em conta a complexidade do espaço aéreo, os níveis e a variabilidade do tráfego, o custo de vida e os custos laborais unitários relativos aos controladores de tráfego aéreo para cada prestador de serviços de navegação aérea.

(25) Os valores dos objetivos de desempenho ao nível da União e os dos limiares de alerta estabelecidos no momento da adoção da presente decisão de execução não devem variar, ainda que o direito da União deixe de se aplicar ao Reino Unido em data ulterior e que nenhum acordo de saída tenha entrado em vigor. De facto, esse eventual acontecimento não afetaria substancialmente a determinação desses valores. Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança são determinados por fatores independentes do número de Estados-Membros. Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente dependem de trajetórias, mas se essas trajetórias envolvem apenas o espaço aéreo dos Estados-Membros, ou igualmente o de países terceiros, não é relevante. Quanto aos objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho da capacidade e do custo-eficiência, os cálculos demonstraram que o impacto da saída do Reino Unido da União seria negligenciável e que, portanto, não seriam necessárias quaisquer alterações a esses objetivos em nenhum dos cenários. Todavia, o valor de referência para os custos determinados, o valor de referência para o custo unitário determinado e os grupos de comparação devem depender da questão de saber se é o direito da União ou um acordo de saída que se aplica ao Reino Unido no dia da entrada em vigor da presente Decisão de Execução, ou se nenhum destes cenários se aplica.

(26) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

A presente decisão aplica-se ao terceiro período de referência referido no artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Artigo 2.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança

Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança, tal como se refere no anexo I, secção 1, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a alcançar até ao final de 2024 pelos prestadores de serviços de navegação aérea certificados para prestar serviços são definidos segundo os seguintes níveis de eficácia da gestão da segurança:

a) Pelo menos, Nível C nos objetivos de gestão da segurança «cultura de segurança», «política e objetivos de segurança», «garantia de segurança» e «promoção da segurança»;

b) Pelo menos, Nível D no objetivo de gestão da segurança «gestão dos riscos para a segurança».

Artigo 3.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente

Os objetivos de desempenho a nível da União para o domínio essencial de desempenho do ambiente, tal como definido no anexo I, secção 1, ponto 2.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, devem ser expressos como uma eficiência de voo horizontal em rota média da trajetória real e medidos como distância média adicional percorrida em relação à distância ortodrómica e não devem exceder as percentagens seguintes: 2,53 % em 2020, 2,47 % em 2021, 2,40 % em 2022, 2,40 % em 2023 e 2,40 % em 2024.

Artigo 4.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade

Os objetivos de desempenho a nível da União para o domínio essencial de desempenho da capacidade, em conformidade com o anexo I, secção 1, ponto 3.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, constituirão um atraso ATFM em rota médio atribuível aos serviços de navegação aérea de um máximo de 0,9 minutos por voo em 2020, 0,9 minutos por voo em 2021, 0,7 minutos por voo em 2022, 0,5 minutos por voo em 2023 e 0,5 minutos por voo em 2024.

Artigo 5.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

1. Os objetivos de desempenho a nível da União para o domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, tal como definido no anexo I, secção 1, ponto 4.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, consistirão numa alteração anual do custo unitário determinado médio a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota de – 1,9 % para 2020, – 1,9 % para 2021, – 1,9 % para 2022, – 1,9 % para 2023 e – 1,9 % para 2024. A alteração anual deve ser calculada a partir do valor de referência para o custo unitário determinado definido no n.º 3.

2. O valor de referência para os custos determinados deve ser estabelecido em:

a) 6 245 065 000 EUR em EUR2017 no caso de o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido em data anterior à data de entrada em vigor da presente decisão de execução e sem que nenhum acordo de saída celebrado com o Reino Unido tenha entrado em vigor até essa data;

b) 7 047 092 000 EUR em EUR2017 em todos os outros casos.

3. O valor de referência para o custo unitário determinado deve ser estabelecido em:

a) 49,29 EUR em EUR2017 no caso de o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido em data anterior à data de entrada em vigor da presente decisão de execução e sem que nenhum acordo de saída celebrado com o Reino Unido tenha entrado em vigor até essa data;

b) 50,65 EUR em EUR2017 em todos os outros casos.

Artigo 6.º

Limiares de alerta

1. Os Estados-Membros podem solicitar a revisão de um ou mais objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, sempre que:

a) O tráfego real, registado pelo Eurocontrol, se desviar das previsões de tráfego constantes do plano de desempenho adotado em conformidade com o artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em relação a um determinado ano civil em pelo menos 10 % dos movimentos IFR;

b) O tráfego real, registado pelo Eurocontrol, se desviar das previsões de tráfego constantes do plano de desempenho adotado em conformidade com o artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em relação a um determinado ano civil em pelo menos 10 % das unidades de serviço.

2. Os Estados-Membros podem solicitar a revisão de um ou mais objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, sempre que uma variação dos valores de referência em resultado das atualizações sazonais do NOP nos termos do artigo 9.º, n.º 4, alínea a), e do artigo 9.º, n.º 8, do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([5]), em comparação com os valores de referência da última versão do NOP disponível no momento da elaboração do plano de desempenho, seja, pelo menos:

a) De 0,05 minutos de atraso ATFM em rota caso o valor de referência da última versão do NOP disponível no momento da elaboração do plano de desempenho seja inferior a 0,2 minutos de atraso ATFM em rota; ou

b) De 0,04 minutos de atraso ATFM em rota aumentados em 5 % do valor de referência da última versão do NOP disponível no momento da elaboração do plano de desempenho caso o valor de referência seja superior ou igual a 0,2 minutos de atraso ATFM em rota.

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

Artigo 7.º

Grupos de comparação

Os grupos de comparação de prestadores de serviços de navegação aérea com um ambiente operacional e económico semelhante, para fins de avaliação de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência são estabelecidos como segue:

a) No caso de o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido em data anterior à data de entrada em vigor da presente decisão de execução e sem que nenhum acordo de saída celebrado com o Reino Unido tenha entrado em vigor até essa data:

   i) grupo A: prestadores de serviços de navegação aérea da Alemanha, França, Espanha e Itália;

   ii) grupo B: prestadores de serviços de navegação aérea da Noruega, Suécia, Dinamarca, Finlândia e Irlanda;

   iii) grupo C: prestadores de serviços de navegação aérea da Chéquia, Croácia, Eslovénia, Hungria, Eslováquia, Bulgária, Polónia, Roménia e Portugal;

   iv) grupo D: prestadores de serviços de navegação aérea de Chipre, Malta, Estónia, Letónia, Lituânia e Grécia;

   v) grupo E: prestadores de serviços de navegação aérea da Áustria, Suíça, Bélgica-Luxemburgo e Países Baixos.

b) Em todos os outros casos:

   i) grupo A: prestadores de serviços de navegação aérea da Alemanha, Reino Unido, França, Espanha e Itália;

   ii) grupo B: prestadores de serviços de navegação aérea da Noruega, Suécia, Dinamarca, Finlândia e Irlanda;

   iii) grupo C: prestadores de serviços de navegação aérea da Chéquia, Croácia, Eslovénia, Hungria, Eslováquia, Bulgária, Polónia, Roménia e Portugal;

   iv) grupo D: prestadores de serviços de navegação aérea de Chipre, Malta, Estónia, Letónia, Lituânia e Grécia;

   v) grupo E: prestadores de serviços de navegação aérea da Áustria, Suíça, Bélgica-Luxemburgo e Países Baixos.

Artigo 8.º

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 29 de maio de 2019.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER