DECISÃO (UE) 2025/1055 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Suécia 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) 2927]

(Apenas faz fé o texto em língua sueca)

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 Suécia («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 Suécia 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 Suécia 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:

Suécia	**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**
LFV	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D	**D**
	Garantia de segurança	C	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 Suécia para o prestador de serviços de navegação aérea «LFV» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2025 a 2029.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentou as medidas a adotar por parte da LFV com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, que dizem respeito à implementação do seu sistema de gestão da segurança.

(12) Os objetivos de segurança propostos pela Suécia para os prestadores de serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do projeto de plano de desempenho, nomeadamente a «ACR», a «SDATS» e a «AFAB», estão igualmente em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União. A Comissão observa ainda que a Suécia apresentou medidas com vista à consecução dos seus objetivos de desempenho em matéria 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).

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

Avaliação dos objetivos ambientais

(14) 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 Suécia 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.

(15) Os objetivos de desempenho ambiental propostos pela Suécia 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:

Suécia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Valores de referência	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) A Comissão observa que a Suécia apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o reforço do espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres, e que planeou alterações do espaço aéreo para encurtar as rotas operadas pelos utilizadores do espaço aéreo com destino aos aeroportos Arlanda de Estocolmo e Landvetter de Gotemburgo («projeto SWEA»).

(18) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 15, 16 e 17, 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

(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 de rota propostos pela Suécia 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).

(20) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Suécia 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:

Suécia	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valores de referência	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

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

(22) A Comissão observa que a Suécia apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos locais de capacidade de rota, que incluem a otimização do setor, melhorias na gestão do espaço aéreo e na gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo, configurações dinâmicas dos setores, a implementação do projeto SWEA e um aumento moderado do número de controladores de tráfego aéreo em exercício de funções nos centros de controlo de área.

(23) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 20, 21 e 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.

Revisão dos objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(24) 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.

(25) 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 0,35 minutos por voo, ao passo que se registou, no ano de 2024, um desempenho efetivo de 0,07 minutos de atraso ATFM por voo.

(26) 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 Suécia deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR4 à luz das observações do considerando 25, ou rever em baixa esses objetivos.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(27) 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.

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

Zona de tarifação de rota da Suécia	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) 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 Suécia ao nível da zona de tarifação de – 3,4 % durante o PR4 supera a tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(30) 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 Suécia ao nível da zona de tarifação de +1,1 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(31) No entanto, a Comissão observa que, devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a Suécia 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 Suécia.

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

(33) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo tendo em conta a perda estrutural de tráfego estimada da Suécia 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 Suécia de – 2,0 %, o que supera a tendência do DUC de longo prazo a nível da União de – 1,0 %. Por conseguinte, conclui-se que a Suécia cumpre o critério de avaliação referido no considerando 30, após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante da guerra na Ucrânia.

(34) 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 Suécia para o DUC de 72,17 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 17,9 % superior ao valor de referência médio de 61,19 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(35) Conforme salientado no considerando 29, resulta de forma clara que o DUC da Suécia durante o PR4 supera a tendência correspondente a nível da União com uma margem significativa. Além disso, como se pode verificar nos considerandos 30 a 33, quando se exclui o impacto negativo das alterações do tráfego resultantes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a Suécia acompanha igualmente 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 34, não impede que os objetivos de desempenho da Suécia em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(36) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 28 a 35, 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

(37) 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.

CONCLUSÕES

(38) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Suécia 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 Suécia 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

O destinatário da presente decisão é o Reino da Suécia.

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

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Suécia	**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»)					
Prestadores de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	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

Suécia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Suécia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Suécia	**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)	**SEK 585,33**	**SEK 766,73**	**SEK 724,19**	**SEK 691,88**	**SEK 672,80**	**SEK 661,87**	**SEK 645,00**
	EUR 55,10	EUR 72,17	EUR 68,17	EUR 65,13	EUR 63,33	EUR 62,30	EUR 60,71