DECISÃO (UE) 2026/865 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 dos blocos funcionais de espaço aéreo para o quarto período de referência apresentado pela Bélgica, pela Alemanha, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos, nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho

[notificada com o número C(2026) 2003]

(Apenas fazem fé os textos em língua alemã, francesa e neerlandesa)

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), 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 ([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 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 ([4]) estabelece esses objetivos de desempenho a nível da União.

(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»). Após a Comissão ter verificado a exaustividade desse projeto de plano de desempenho, 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 em termos de 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 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).

(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 ([5]), ao passo que a Suíça foi notificada dessas constatações através da Decisão de Execução (UE) 2025/1039 da Comissão ([6]). Nas referidas 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 que a Comissão o avaliasse. Na sequência da verificação da 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 («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, se fosse caso disso.

(8) A presente decisão expõe as dúvidas da Comissão quanto à coerência dos objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência dos Países Baixos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(9) A avaliação do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC efetuada pela Comissão também suscitou dúvidas quanto à coerência dos objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Suíça. Enquanto país terceiro sujeito ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação nos termos do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos ([7]), a Suíça foi notificada em separado, pela Comissão, das constatações conexas e da abertura de uma análise circunstanciada dos objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência para a sua zona de tarifação ([8]).

(10) O Conselho de Análise do Desempenho («PRB»), que presta assistência à 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 enunciadas na presente decisão basearam-se na avaliação técnica pormenorizada constante do parecer do PRB ([9]).

FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO A UMA ANÁLISE CIRCUNSTANCIADA

(11) O projeto de plano de desempenho revisto do FABEC estabelece objetivos de desempenho revistos em termos de relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos, juntamente com os valores de referência do custo unitário determinado («DUC») para os anos de 2019 e 2024. Os objetivos de desempenho revistos em termos de relação custo-eficiência e os valores de referência são apresentados no quadro *infra,* em comparação com os números correspondentes incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024.

([5]) 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 de planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados por Bélgica, Dinamarca, Alemanha, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Letónia, Luxemburgo, Países Baixos e Eslováquia 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).

([6]) 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).

([7]) JO L 114 de 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Decisão da Comissão relativa ao início da análise circunstanciada de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto dos 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 [C(2026) 2002].

([9]) 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 dos Países Baixos	Valor de referência de 2019	Valor de referência de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos iniciais da relação custo-eficiência (projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024), expressos como custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	*86,52 EUR*	*104,60 EUR*	*103,51 EUR*	*103,61 EUR*	*106,50 EUR*	*106,28 EUR*	*105,95 EUR*
Objetivos revistos da relação custo--eficiência (projeto de plano de desempenho revisto do FABEC), expressos como custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	**85,62 EUR**	**101,95 EUR**	**102,29 EUR**	**100,53 EUR**	**105,17 EUR**	**104,09 EUR**	**103,73 EUR**
Diferença	**– 1,0 %**	**– 2,5 %**	**– 1,2 %**	**– 3,0 %**	**– 1,2 %**	**– 2,1 %**	**– 2,1 %**

(12) A Comissão observa que os objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência dos Países Baixos foram revistos em baixa para cada ano do PR4, o que constitui uma melhoria em comparação com o projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024. Essa melhoria, que se traduz num DUC anual mais baixo para a zona de tarifação, deve-se inteiramente à redução dos custos determinados, expressos em termos reais a preços de 2022 («EUR 2022»). Os Países Baixos também reviram em baixa os valores de referência para o DUC, inclusive para 2024, a fim de ter em conta os custos reais registados para o ano civil.

(13) Os custos determinados revistos para a zona de tarifação em EUR 2022 são apresentados no quadro *infra*:

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos	2025	2026	2027	2028	2029
Custos determinados iniciais em termos reais, a preços de 2022 (incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado em 2024)	*322 M EUR*	*325 M EUR*	*338 M EUR*	*343 M EUR*	*346 M EUR*
Custos determinados revistos em termos reais, a preços de 2022 (incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	**314 M EUR**	**314 M EUR**	**333 M EUR**	**334 M EUR**	**337 M EUR**
Diferença	– 2,4 %	– 3,2 %	– 1,6 %	– 2,6 %	– 2,8 %

(14) Conforme indicado no quadro *infra*, a previsão de tráfego revista aplicada à zona de tarifação dos Países Baixos, que se baseia nas previsões do STATFOR do Eurocontrol de fevereiro de 2025, resultou num número inferior de unidades de serviço previstas para cada ano do PR4, em comparação com a previsão de tráfego constante do projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2024. Por conseguinte, a revisão da previsão de tráfego para a zona de tarifação teve um impacto negativo na relação custo-eficiência, que anulou parcialmente o efeito positivo da redução dos custos determinados a que se referem os considerandos 12 e 13.

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos	2025	2026	2027	2028	2029
Previsão inicial de tráfego (incluída no projeto de plano de desempenho apresentado em 2024), expressa em milhares de unidades de serviço em rota	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Previsão de tráfego atualizada (incluída no projeto de plano de desempenho revisto), expressa em milhares de unidades de serviço em rota	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Diferença	**– 1,2 %**	**– 0,2 %**	**– 0,4 %**	**– 0,5 %**	**– 0,7 %**

(15) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos revistos da relação custo-eficiência propostos para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos 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 +0,3 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(17) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota de longo prazo ao nível da zona de tarifação de +2,2 % durante o terceiro período de referência («PR3») e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % durante o mesmo período.

(18) Os Países Baixos solicitaram à Comissão que tivesse em conta o impacto da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia no cálculo da tendência do DUC em rota de longo prazo. De acordo com os Países Baixos, as alterações do tráfego resultantes da guerra na Ucrânia conduziram a uma redução estrutural dos sobrevoos no espaço aéreo neerlandês e têm um efeito negativo persistente nos volumes de tráfego no PR4. Os Países Baixos estimam que a perda de sobrevoos devido ao impacto da guerra na Ucrânia representa 8,4 % do total das unidades de serviço da zona de tarifação, utilizando a metodologia de cálculo aplicada pelo PRB em relação a outros Estados-Membros afetados pelas mesmas circunstâncias.

(19) Tendo em conta o parecer do PRB, a Comissão considera que é necessária uma análise mais aprofundada, para efeitos do critério de avaliação a que se refere o considerando 17, a fim de determinar em que medida os Países Baixos sofreram efetivamente uma perda estrutural de sobrevoos devido às circunstâncias decorrentes da guerra na Ucrânia. Com efeito, não é possível concluir, nesta fase, se a variação do tráfego observada, comunicada pelos Países Baixos, se deve efetivamente a uma transferência dos fluxos de tráfego por força da guerra na Ucrânia ou se pode antes ser atribuída a outros fatores. Por conseguinte, a Comissão não recalculou, nesta fase da avaliação, a tendência do DUC de longo prazo dos Países Baixos durante o PR3 e o PR4, tendo em conta a perda estrutural de tráfego invocada pelos Países Baixos em consequência da guerra na Ucrânia.

(20) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência dos Países Baixos para o DUC de 101,95 EUR em EUR 2022 é 9,0 % superior ao valor de referência médio de 93,56 EUR em EUR 2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(21) No que diz respeito ao critério de avaliação a que se refere o considerando 20, os Países Baixos consideram, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, que deve ser tida em conta a diferença observada na paridade de poder de compra entre os Estados do grupo de comparação. Tendo em conta o parecer do PRB, é necessária uma análise mais pormenorizada para avaliar o impacto das diferenças de paridade do poder de compra invocadas nas bases de custos dos prestadores de serviços de navegação aérea («PSNA») em causa. Essa análise mais aprofundada deve ter igualmente em conta quaisquer outros fatores operacionais ou económicos pertinentes que afetem significativamente a comparabilidade entre os prestadores de serviços de navegação aérea dentro do grupo de comparação estabelecido no artigo 7.º, alínea e), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(22) Além disso, a Comissão examinou se os desvios referidos nos considerandos 16, 17 e (20) 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 os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos 16 e 17 se devem 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.

(23) O PRB calculou as diferenças estimadas entre os custos determinados para o PR4 estabelecidos pelos Países Baixos no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do DUC a nível da União para o PR4 e a tendência do DUC a nível da União de longo prazo para o PR3 e o PR4 combinados. Com base nas constatações do PRB, os custos determinados totais para o PR4 propostos pelos Países Baixos ficam aquém em cerca de 77,1 milhões de EUR, em EUR 2022, do nível necessário para cumprir a tendência do DUC a nível da União, o que representa uma diferença média anual de 15,4 milhões de EUR, em EUR 2022. Observa-se uma diferença mais significativa, que ascende, ao longo de todo o PR4, a cerca de 370 milhões de EUR, em EUR 2022, em comparação com o nível necessário para cumprir a tendência do DUC a nível da União de longo prazo, o que corresponde a uma diferença média anual de cerca de 74 milhões de EUR, em EUR 2022.

(24) 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 os Países Baixos mencionam, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelos PSNA de rota LVNL e pelo Centro de Controlo do Espaço Aéreo Superior de Maastricht («MUAC») relativamente a medidas para a consecução dos objetivos de capacidade («medidas de capacidade»).

(25) Os Países Baixos recordam, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, que a LVNL e o MUAC prestam serviços num espaço aéreo altamente complexo e operado de forma densa. De acordo com os Países Baixos, durante o PR4, a tónica é colocada na manutenção de uma elevada qualidade dos serviços prestados aos utilizadores do espaço aéreo no contexto do aumento constante previsto do tráfego. Para o efeito, tanto a LVNL como o MUAC têm de formar e recrutar um número significativo de novos controladores de tráfego aéreo («ATCO»), bem como realizar uma série de investimentos de reforço das capacidades em sistemas e conceitos operacionais. Os Países Baixos salientam que reduzir ou atrasar as medidas de capacidade previstas conduziria a uma deterioração da qualidade dos serviços no espaço aéreo neerlandês e poderia também ter repercussões negativas na rede europeia de gestão do tráfego aéreo em geral.

(26) Além disso, os Países Baixos salientam que os níveis de serviço exigidos para os serviços de navegação aérea no espaço aéreo neerlandês, incluindo em termos de pessoal e investimentos, são determinados com base na procura de tráfego nas horas de ponta. As operações dos SNA são concebidas para acomodar, com um elevado grau de fiabilidade operacional, os picos consecutivos de chegada e partida do aeroporto de Amesterdão-Schiphol, seguidos de períodos de menor procura de tráfego, ao longo de um dia normal de operações. Os Países Baixos referem que a procura de tráfego nas horas de ponta atingiu os seus níveis anteriores à COVID-19, ao passo que o volume global de tráfego no espaço aéreo neerlandês continua a ser inferior.

(27) Os Países Baixos explicam que a procura de tráfego nas horas de ponta no aeroporto de Amesterdão-Schiphol é significativamente mais elevada do que nos aeroportos principais dos outros Estados incluídos no grupo de comparação a que se refere o considerando 20. Os Países Baixos estimam que a concretização, pela LVNL, da capacidade nas horas de ponta necessária para acolher o tráfego de e para o aeroporto de Amesterdão-Schiphol representa um custo anual adicional de cerca de 40 milhões de EUR. Não foi possível ao PRB, com base nas informações disponíveis, verificar essa estimativa e os pressupostos subjacentes. Também continua a não ser claro se esse montante foi calculado apenas em relação à prestação de serviços de navegação aérea de rota ou se inclui também os custos relacionados com os serviços de navegação aérea de terminal. Por conseguinte, são necessárias mais informações e análises para chegar a uma conclusão sobre esta matéria.

(28) A Comissão observa que os Países Baixos apresentaram e quantificaram um total de sete medidas de capacidade para a LVNL e o MUAC no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC. Durante o PR4 no seu conjunto, essas medidas de capacidade ascendem a custos determinados de 159,9 milhões de EUR, expressos em termos reais a preços de 2022. Dos custos determinados adicionais comunicados, 84 % dizem respeito a medidas de capacidade aplicadas pela LVNL, ao passo que as medidas de capacidade aplicadas pelo MUAC representam apenas 16 %.

(29) A Comissão examinou e analisou inicialmente as medidas de capacidade *infra*, comunicadas pelos Países Baixos em relação à LVNL e ao MUAC:

— formação de novos ATCO pela LVNL («medida 1»),

— implantação, pela LVNL, de um novo sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM») («medida 2»),

— aplicação, pela LVNL, de outras melhorias operacionais e atualizações técnicas («medida 3»),

— formação de novos ATCO pelo MUAC («medida 4»),

— aplicação de várias medidas operacionais e técnicas de reforço da capacidade pelo MUAC («medida 5»).

(30) A medida 1 inclui a formação de novos ATCO pela LVNL para o seu centro de controlo de área («ACC»), principalmente para substituir o número significativo de ATCO que está previsto reformar-se durante o PR4, mas também para ter em conta o crescimento previsto do tráfego e apoiar a modernização dos sistemas. A LVNL prevê uma admissão anual de 27 formandos ATCO e visa uma taxa média de sucesso da formação superior a 75 %. Prevê-se que o número de ATCO que trabalham em setores de rota no ACC de Amesterdão aumente de 82 equivalentes a tempo completo («ETC») em 2024 para 85 ETC em 2029, demonstrando assim um aumento moderado de 3 ETC durante o PR4. Os custos contabilizados no âmbito da medida 1 incluem os salários dos formandos ATCO e outros custos incorridos em relação à sua formação.

(31) A medida 1 inclui igualmente o desenvolvimento, pela LVNL, das suas instalações de formação, simuladores de formação no domínio do controlo do tráfego aéreo e aplicações conexas. Consequentemente, espera-se, em especial, que seja realizada uma maior percentagem da formação ATCO através de simuladores de controlo de tráfego aéreo melhorados como atividades de «aprendizagem independente», reduzindo assim a necessidade de uma formação em contexto de trabalho com utilização mais intensiva de recursos que envolva instrutores, ou seja, ATCO licenciados. Estas melhorias deverão aumentar a capacidade de formação, contribuindo assim para a contratação de um número adequado de controladores de tráfego aéreo, de modo a cumprir os objetivos de capacidade do PR4.

(32) A medida 1 representa um custo total superior a 88,1 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4. A Comissão observa que a medida 1 representa, por si só, cerca de metade dos custos totais das medidas de capacidade (incluindo a LVNL e o MUAC) invocadas pelos Países Baixos.

(33) A medida 2 inclui os custos incorridos com a implantação, pela LVNL, de um novo sistema ATM, denominado «ICAS».

(34) Prevê-se que o novo sistema ATM ICAS introduza importantes melhorias técnicas que permitam aumentar a capacidade do espaço aéreo e aplicar soluções operacionais avançadas, como as operações baseadas em trajetórias 4D e a gestão da informação à escala do sistema. A implementação do sistema ICAS está igualmente prevista para apoiar a otimização da estruturação e utilização do espaço aéreo neerlandês, prosseguida através do programa neerlandês de reconfiguração do espaço aéreo. Além disso, proporcionará uma interface direta com o sistema local e sub-regional de apoio à gestão do espaço aéreo (LARA) do Eurocontrol.

(35) O projeto que visa a implantação do sistema ATM ICAS já foi iniciado no PR3. No entanto, o projeto sofreu atrasos devido às circunstâncias causadas pela pandemia de COVID-19 e aos esforços adicionais necessários para a transição do atual sistema ATM da LVNL. De acordo com as informações constantes do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, prevê-se que o novo sistema ATM ICAS entre em funcionamento até 2028, o mais tardar.

(36) Os custos comunicados para a medida 2 ascendem a cerca de 33,7 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4.

(37) A medida 3 inclui várias melhorias operacionais e atualizações técnicas distintas realizadas pela LVNL no PR4, incluindo, em especial, os seguintes elementos:

— estabelecimento de uma separação de radar reduzida de 2,5 milhas náuticas para a aproximação e aterragem no aeroporto de Schiphol, com o objetivo de aumentar a capacidade operacional da pista e melhorar a eficiência da sequenciação dos voos de chegada, em especial durante os períodos de pico de tráfego — os Países Baixos afetaram 68 % dos custos determinados associados a este projeto no PR4 à sua base de custos em rota,

— implementação de comunicações por ligação de dados entre o controlador e o piloto, de um sistema de planeamento da gestão de partidas e de instrumentos de tomada de decisão reforçados,

— aplicação de medidas de contingência adicionais para apoiar a implantação do novo sistema ATM ICAS apresentado no âmbito da medida 2.

(38) Os Países Baixos aditaram a medida 3 ao projeto de plano de desempenho revisto do FABEC como justificação adicional para os desvios observados em relação às tendências do DUC a nível da União. Os custos comunicados no âmbito da medida 3 dizem principalmente respeito à depreciação dos sistemas técnicos pertinentes e ascendem a um total de cerca de 26,5 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4.

(39) A medida 4 diz respeito à formação de novos ATCO pelo MUAC, com o objetivo de assegurar que os seus níveis globais de pessoal ATCO continuam a ser adequados para satisfazer a crescente procura de tráfego durante e após o PR4.

(40) De acordo com as informações facultadas no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, o MUAC enfrentará a saída de um elevado número de ATCO durante o resto do PR4, uma vez que um terço de todos os ATCO empregados pelo MUAC se aproximam da idade da reforma. Por conseguinte, a formação de novos ATCO pelo MUAC visará principalmente substituir a geração de ATCO atuais, que se reformará nos próximos anos.

(41) O projeto de plano de desempenho revisto do FABEC não discrimina os números de ATCO do MUAC entre as zonas de tarifação da Bélgica-Luxemburgo, da Alemanha e dos Países Baixos. Globalmente, para o MUAC no seu conjunto, prevê-se que o número de ATCO em operações aumente de 296 ETC em 2024 para 306 ETC em 2029, o que equivale a um aumento de 10 ETC durante o PR4.

(42) Os Países Baixos comunicaram, para a sua zona de tarifação, um custo total de 18,5 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4 para a medida 4.

(43) A medida 5 inclui uma vasta gama de projetos operacionais e técnicos lançados pelo MUAC com o objetivo de reforçar a capacidade e uma utilização eficiente do espaço aéreo. Esses projetos estão divididos, no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, nas seguintes categorias:

— «espaço aéreo»: os projetos pertinentes incluem ações do MUAC para reduzir a complexidade do espaço aéreo através da melhoria da interface com os PSNA vizinhos, da satisfação das necessidades dos utilizadores militares e da otimização da utilização do espaço aéreo, nomeadamente através de alterações estruturais na área de manobra do terminal de Amesterdão. Os custos totais comunicados para os projetos pertinentes ascendem a cerca de 1,4 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4,

— «produtos»: as iniciativas comunicadas nesta categoria incluem o desenvolvimento, pelo MUAC, de novos instrumentos e funções para promover a concretização da capacidade adequada aos utilizadores do espaço aéreo. Os produtos apresentados consistem, nomeadamente, em soluções para melhorar as operações ATM (incluindo as soluções e os sistemas de reserva utilizados), facilitar o fluxo de tráfego aéreo e a gestão da capacidade, bem como otimizar o planeamento da mão de obra. Os projetos empreendidos pelo MUAC nesta categoria representam um custo total de cerca de 7,5 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4, no seu conjunto,

— «comunicação»: nesta categoria, o MUAC tenciona proceder a determinadas atualizações técnicas dos seus sistemas de comunicação de voz para efeitos de prestação de serviços de navegação aérea. Os custos totais das iniciativas conexas ascendem a cerca de 0,6 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4.

(44) Embora as três categorias de ações do MUAC referidas *supra* sejam comunicadas separadamente no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, a Comissão agrupou os projetos conexos no âmbito da medida 5, a fim de facilitar a sua análise global. As ações apresentadas no âmbito da medida 5 ascendem, no seu conjunto, a um custo total de 9,4 milhões de EUR em termos nominais durante o PR4.

(45) De um modo geral, as cinco medidas de capacidade invocadas pelos Países Baixos para justificar um desvio em relação às tendências da relação custo-eficiência 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 o seu âmbito, custos e proporcionalidade, tendo em vista a consecução dos objetivos de capacidade.

(46) Sem prejuízo do resultado da análise mais aprofundada a que se refere o considerando 45, fica claro, no entanto, que os custos adicionais comunicados pelos Países Baixos para as medidas de capacidade a que se referem os considerandos 29 a 44 justificam apenas parcialmente a diferença anual média observada durante o PR4 em relação à tendência da relação custo-eficiência a nível da União de longo prazo, conforme quantificada no considerando 23. Por conseguinte, esse desvio não pode ser atribuído exclusivamente aos custos determinados adicionais das medidas de capacidade apresentadas, independentemente de essas medidas serem, na sua totalidade, consideradas necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos locais de capacidade.

(47) 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 dos Países Baixos.

(48) 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 os Países Baixos não apresentaram, 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 a nível da União de longo prazo. Por conseguinte, o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), não se cumpre no caso dos Países Baixos.

CONCLUSÕES

(49) Em conclusão, a Comissão considera que os Países Baixos não deram uma resposta adequada no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC às recomendações estabelecidas no artigo 3.º da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 no que diz respeito aos objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência para a sua zona de tarifação de rota.

(50) Em especial, a Comissão observa que os objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência propostos pelos Países Baixos não são coerentes com a tendência do DUC a nível da União do PR4 nem com a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. A Comissão observa igualmente que os custos determinados para a zona de tarifação não foram suficientemente reduzidos para assegurar a coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.

(51) 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 no âmbito das medidas de capacidade. Seriam necessárias informações e análises adicionais para examinar outras considerações operacionais e económicas invocadas pelos Países Baixos para justificar os desvios observados nos considerandos 16, 17 e 20 no que diz respeito aos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(52) Por conseguinte, com base nas constatações apresentadas nos considerandos 15 a 51, 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 revistos em termos de relação custo-eficiência propostos pelos Países Baixos.

(53) 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 em termos de relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os seguintes objetivos de desempenho em termos de relação custo-eficiência propostos para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos, incluídos no projeto de plano de desempenho revisto do PR4 estabelecido a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo pela Bélgica, pela Alemanha, pela França, pelo Luxemburgo, pelos Países Baixos e pela Suíça, suscitam dúvidas quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União:

Zona de tarifação de rota dos Países Baixos	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos de desempenho revistos em termos de relação custo-eficiência, expressos como o custo unitário determinado (em termos reais, a preços de 2022)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 EUR**

Artigo 2.º

1. Por conseguinte, dar-se-á início ao processo 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 em termos de relação custo-eficiência referidos no artigo 1.º.

2. A fim de apoiar uma avaliação circunstanciada dos objetivos de desempenho a que se refere o artigo 1.º, os Países Baixos devem 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

Os destinatários da presente decisão são o Reino da Bélgica, a República Federal da Alemanha, a República Francesa, o Grão-Ducado do Luxemburgo e o Reino dos Países Baixos.

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 circunstanciada dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota dos Países Baixos

(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 pelos Países Baixos 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