2024/1688

17.6.2024

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

(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) Os requisitos pormenorizados relativos à adoção de objetivos de desempenho a nível da União pela Comissão nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência encontram-se estabelecidos no artigo 9.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ([2]).

(2) Em conformidade com o artigo 9.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4»), que abrange os anos civis de 2025 a 2029, inclusive, devem ser adotados até 1 de junho de 2024, proporcionando assim aos Estados-Membros o lapso de tempo necessário para elaborarem os planos de desempenho que deverão ser apresentados à Comissão até 1 de outubro de 2024, para avaliação.

(3) Em preparação dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, a Comissão publicou intervalos indicativos de objetivos de desempenho a nível da União para efeitos da consulta das partes interessadas a que se refere o artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, de outras pessoas e organizações pertinentes e, no que diz respeito aos aspetos de segurança, da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). Esses intervalos indicativos de objetivos de desempenho a nível da União foram formalmente estabelecidos na Decisão (UE) 2023/2481 da Comissão ([3]), com base nas recomendações recebidas do organismo de análise do desempenho («PRB») designado pela Comissão em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004. As atividades de consulta sobre os intervalos de variação dos objetivos de desempenho a nível da União, efetuadas pela Comissão com o apoio do PRB, incluíram uma reunião das partes interessadas, que decorreu em 8 de novembro de 2023, bem como um inquérito em linha, realizado de 4 de outubro de 2023 a 1 de dezembro de 2023.

(4) Em março de 2024, o PRB apresentou à Comissão o seu relatório final sobre os objetivos de desempenho propostos a nível da União para o PR4. Este relatório apresenta em pormenor os pressupostos, a fundamentação e a análise subjacentes às metas propostas e aos valores de referência associados, aos limiares de alerta e aos grupos de comparação. O relatório descreve igualmente os resultados da consulta das partes interessadas referida no considerando 3. O PRB utilizou no seu relatório os últimos pressupostos de tráfego para o PR4, disponibilizados pelo Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR»).

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Decisão (UE) 2023/2481 da Comissão, de 10 de novembro de 2023, que estabelece intervalos de variação indicativos para os objetivos de desempenho a nível da União para a rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência (2025-2029) (JO L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, estabelecidos na presente decisão, têm em conta os contributos recebidos do PRB, do Gestor da Rede, da AESA, assim como das autoridades supervisoras nacionais.

(6) A presente decisão abrange o âmbito geográfico de aplicação do regime de desempenho e de tarifação, nomeadamente os Estados-Membros, a Noruega e a Suíça. Os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 e os valores de referência associados foram estabelecidos com base nas previsões de tráfego de base do STATFOR publicadas em fevereiro de 2024, expressas em movimentos de regras de voo por instrumentos («IFR») e em unidades de serviço. A nível da União, esta previsão de tráfego em rota corresponde a um total de 9 552 000 movimentos IFR e a 128 933 200 unidades de serviço para 2024, 9 787 000 movimentos IFR e 133 040 200 unidades de serviço para 2025, 10 004 000 movimentos IFR e 136 927 200 unidades de serviço para 2026, 10 209 000 movimentos IFR e 140 566 200 unidades de serviço para 2027, 10 430 000 movimentos IFR e 144 385 200 unidades de serviço para 2028, e 10 594 000 movimentos IFR e 147 464 200 unidades de serviço para 2029.

(7) Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança, medidos como o nível de eficácia da gestão da segurança a alcançar pelos prestadores de serviços de navegação aérea certificados para prestar serviços de tráfego aéreo, devem conduzir ao desempenho em matéria de segurança para além do cumprimento mínimo dos requisitos relativos aos sistemas de gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea. O nível desses objetivos de desempenho deve ser fixado tendo em conta o desempenho real e direcionado do domínio essencial de desempenho da segurança no terceiro período de referência («PR3») e as melhorias necessárias no PR4, à luz dos desenvolvimentos regulamentares e operacionais mais recentes.

(8) Além disso, devem ser tidas em conta as interdependências entre o domínio essencial de desempenho da segurança e os restantes domínios essenciais de desempenho do sistema de desempenho e tarifação, reconhecendo que a gestão da segurança funciona como um mecanismo de controlo que garante que os fatores exógenos ou endógenos que afetam a segurança da prestação de serviços de navegação aérea são devidamente identificados e tratados. Por conseguinte, deve ser consagrada especial atenção ao reforço das capacidades no domínio da gestão dos riscos para a segurança, que deve ser objeto de um nível de desempenho específico mais ambicioso do que os outros domínios de gestão da segurança, à semelhança do que aconteceu no PR3.

(9) A AESA atualizou a metodologia subjacente à medição do indicador-chave de desempenho sobre a eficácia da gestão da segurança, tendo em vista o PR4. A metodologia ajustada visa assegurar o alinhamento com as melhores práticas pertinentes do setor, tendo em conta a evolução regulamentar e técnica. Assim, as condições a cumprir pelos prestadores de serviços de navegação aérea para atingir um determinado valor-alvo para a eficácia da gestão da segurança, definidas como «níveis de execução» de A a D, tornaram-se mais rigorosas em comparação com as do PR3. Em resultado dessas alterações, os valores dos objetivos de desempenho em matéria de segurança para o PR3 e o PR4 não são diretamente comparáveis.

(10) Os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 no domínio do ambiente, medidos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, devem refletir a Agenda do Pacto Ecológico da União. A União Europeia estabeleceu obrigações jurídicas nos termos do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) no sentido de alcançar a neutralidade climática o mais tardar em 2050 e de, até 2030, alcançar uma redução de 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa face aos níveis de 1990. Para o efeito, todos os setores económicos, incluindo o do transporte aéreo, devem contribuir para as reduções necessárias das emissões de gases com efeito de estufa. No que diz respeito à gestão do tráfego aéreo («ATM»), tal implica que as ineficiências de voo conducentes a um consumo excessivo de combustível e a emissões de gases com efeito de estufa devem ser combatidas de forma eficaz. Tal deve também incluir a mitigação, através de medidas operacionais adequadas, das ineficiências devidas a fatores que escapam ao controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea, como as condições meteorológicas e as zonas de perigo fechadas ao tráfego.

([4]) Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Ao estabelecer o nível dos objetivos de desempenho ambiental a nível da União para o PR4, deve ser tido em conta o desempenho histórico alcançado nesse domínio essencial de desempenho; os benefícios estimados resultantes das medidas estabelecidas no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») referido no anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([5]); e as consequências da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia nos fluxos de tráfego aéreo no espaço aéreo.

(12) Além disso, há que ter em conta a interdependência entre o ambiente e o domínio essencial de desempenho de capacidade. A análise do PRB mostra que o desempenho ambiental e o desempenho de capacidade se encontram estreitamente interligados. Por conseguinte, as melhorias específicas na eficiência de voo horizontal no PR4 também exigem que os serviços de navegação aérea resolvam eficazmente qualquer escassez de capacidade existente que limite a disponibilidade de espaço aéreo para os utilizadores e conduza a trajetórias de voo subótimas, a fim de contornar as zonas congestionadas.

(13) Uma vez que as medidas operacionais a tomar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo os benefícios decorrentes das medidas previstas no âmbito do ERNIP, se concretizarão gradualmente durante o PR4, e tendo em conta o crescimento previsto do tráfego durante o PR4, que pode afetar a complexidade das operações, o desempenho ambiental no PR4 deve visar uma melhoria graças a uma abordagem faseada, tendo igualmente em conta as consequências da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia nos fluxos de tráfego aéreo em determinados Estados-Membros.

(14) Tendo em conta as interdependências entre o domínio essencial de desempenho e o domínio essencial de desempenho em matéria de ambiente descritas no considerando 12, e tendo em conta a importância de reduzir o impacto ambiental da ATM a fim de apoiar a consecução dos objetivos do Pacto Ecológico da União, os objetivos de desempenho da capacidade a nível da União para o PR4, medidos como o atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») por voo atribuível aos serviços de navegação aérea, devem ser fixados a um nível que garanta um nível adequado de qualidade do serviço aos utilizadores.

(15) Os objetivos de capacidade a nível da União para o PR4 devem, em especial, promover a resolução rápida e eficaz da escassez de capacidade de gestão do tráfego aéreo de longa data, com que se deparam determinados prestadores de serviços de navegação aérea. Tais problemas de capacidade foram observados desde o segundo período de referência («PR2», 2015-2019) e voltaram a ocorrer na sequência da crise de COVID-19, que, em muitos casos, provocou uma redução significativa ou a suspensão da formação de novos controladores de tráfego aéreo, mesmo nos centros de controlo de área («ACC»), em que os números de controladores de tráfego aéreo («ATCO») foram historicamente demasiado baixos para satisfazer adequadamente a procura de tráfego. Por conseguinte, nalgumas zonas da União, em especial num número limitado de ACC na Europa central, a capacidade de ATM não foi suficiente para fazer face à recuperação do tráfego aéreo na sequência da grave recessão de tráfego registada durante a pandemia de COVID-19.

(16) Além disso, importa ter em conta as alterações no tráfego resultantes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, que conduziram a um aumento significativo do número de voos em determinados Estados-Membros devido a uma mudança nos fluxos de tráfego. Esta situação constitui um desafio para os prestadores de serviços de navegação aérea em causa, que terão de acolher volumes de tráfego elevados e crescentes também durante o PR4. A condensação observada dos fluxos de tráfego em determinadas zonas é ainda agravada pelo encerramento do tráfego aéreo civil de determinadas partes do espaço aéreo controlado pelos Estados-Membros na proximidade da fronteira com a Ucrânia.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Por último, devem ser tidas em conta as medidas de reforço da capacidade dos prestadores de serviços de navegação aérea que já tenham sido incluídas no Plano de Operações da Rede Europeia a que se refere o artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123. A última edição disponível do Plano de Operações da Rede Europeia, que abrange o período 2023-2027 ([6]), inclui melhorias de capacidade por parte da maioria dos ACC, que têm contribuído historicamente de forma significativa para atrasos ATFM em rota, incluindo a implementação de sistemas ATM de ponta e de ferramentas de controlo do tráfego aéreo avançadas. Com base na análise disponível, esses investimentos melhorarão significativamente o desempenho em termos de capacidade desses ACC durante o PR4. Esperam-se igualmente benefícios operacionais específicos no PR4 decorrentes da parte das funcionalidades ATM do Primeiro Projeto Comum SESAR e estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão ([7]), que serão implantados durante o período do PR4.

(18) De acordo com o Plano de Operações da Rede Europeia referido no considerando 17, alguns ACC deverão, no entanto, enfrentar desafios para satisfazer a procura de tráfego prevista nos primeiros anos do PR4, em especial devido à persistência de níveis inadequados de pessoal de ATCO. Os prestadores de serviços de navegação aérea em causa devem tomar todas as medidas ao seu dispor para resolver os problemas de capacidade estrutural e de pessoal observados e para minimizar qualquer efeito negativo conexo no desempenho da rede. Os objetivos de desempenho da capacidade a nível da União baseiam-se no pressuposto de que os progressos para fazer face à escassez de capacidade são realizados até ao final do PR3 e de que os prestadores de serviços de navegação aérea disponibilizam uma capacidade adicional significativa durante o PR4 de forma antecipada.

(19) Se um Estado-Membro for confrontado com um tráfego adicional considerável e um aumento significativo da complexidade das operações, também devido à transferência dos fluxos de tráfego resultante da guerra na Ucrânia a que se refere o considerando 16, essa situação obsta à coerência com os objetivos de desempenho da capacidade a nível da União para o Estado-Membro em causa. Por conseguinte, o Estado-Membro em causa deve apresentar, no seu projeto de plano de desempenho, informações adequadas sobre o impacto operacional para o seu prestador de serviços de navegação aérea resultante da guerra na Ucrânia, a fim de permitir à Comissão ter em conta essas circunstâncias ao avaliar os objetivos de desempenho locais propostos para o PR4 do ponto de vista da sua coerência com os objetivos de desempenho da capacidade a nível da União.

(20) 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 dados preliminares sobre os custos e o tráfego relativos ao PR4 apresentados pelos Estados-Membros em junho de 2023 devem ser utilizados como um dos fatores que presidem à fixação de objetivos a nível da União, juntamente com a análise prospetiva de peritos do PRB sobre os custos do PR4 e as potenciais melhorias da relação custo-eficácia estimadas pelo PRB para o PR4, com base numa análise das atuais ineficiências em termos de custos na prestação de serviços de navegação aérea em rota.

(21) Devem também ser tidas em conta as interdependências com outros domínios essenciais de desempenho. Os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União para o PR4 devem ser fixados a um nível que permita reforçar as melhorias necessárias do desempenho operacional nos domínios essenciais de desempenho do ambiente e da capacidade. Para o efeito, é necessário aumentar os custos determinados a nível da União durante o PR4 em comparação com o PR3, a fim de permitir uma melhor qualidade do serviço, incluindo medidas para acelerar o recrutamento e a formação dos ATCO e aumentar os investimentos em tecnologias modernas.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([7]) Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2021, relativo à criação do Primeiro Projeto Comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo previsto no Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão e revoga o Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão (JO L 36 de 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) A taxa de aumento anual dos custos determinados no PR4 deve permanecer abaixo da taxa prevista de crescimento do tráfego, a fim de promover novas melhorias no que respeita à eficiência em termos de custos e economias de escala na prestação de serviços. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem tirar partido das sinergias disponíveis através da cooperação transfronteiriça, bem como de outras mudanças estruturais na organização e na prestação de serviços. Durante o período que abrange tanto o PR4 como o PR3, a tendência do DUC a nível da União de longo prazo para os serviços de navegação aérea de rota deve ascender a –1,0 % por ano.

(23) Alguns Estados-Membros perderam, em consequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, uma parte significativa dos fluxos de tráfego aéreo que costumavam servir. Essa redução do tráfego durante o PR4 continua a ter um impacto considerável na relação custo-eficiência para os prestadores de serviços de navegação aérea dos Estados-Membros em causa. A Comissão já estabeleceu, para o PR3, nas suas Decisões (UE) 2022/2423 ([8]) e (UE) 2022/2426 ([9]), um método para ter em conta estas circunstâncias excecionais no âmbito da avaliação da coerência dos objetivos locais de desempenho em matéria de relação custo-eficiência com os objetivos de desempenho a nível da União, nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

(24) A melhoria esperada a nível de custo-eficiência para o PR4 deve ser calculada a partir do valor de referência a nível da União para o DUC, derivado pela divisão do valor de referência para os custos determinados a nível da União pelas previsões de tráfego de base do STATFOR expressas em unidades de serviço para o ano de 2024. O valor de referência para os custos determinados a nível da União deve ser estimado utilizando os dados disponíveis mais recentes sobre os custos reais da prestação de serviços de navegação aérea no PR3, ajustados com base nos dados preliminares relativos aos custos relativos ao ano de 2024 recebidos dos Estados-Membros em junho de 2023 e nas estimativas do nível de custos para o ano de 2024 resultantes da análise do PRB. Devem ser tidas em conta as variações de tráfego previstas durante o período remanescente do PR3 e a sua relação com os custos.

(25) A fim de estabelecer os limiares de alerta acima dos quais os Estados-Membros podem solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho, devem ser tidas em conta as gamas de previsão de tráfego, em termos de unidades de serviço em rota e movimentos IFR, tendo em conta um crescimento inferior e um crescimento elevado, com base nas previsões do STATFOR do Eurocontrol. O longo período de previsão até ao final de 2029 envolve um certo grau de incerteza, em especial relacionada com os riscos geopolíticos, o crescimento económico e a variabilidade dos fluxos de tráfego, como se verificou durante o PR3, bem como o desenvolvimento de laços económicos com os mercados emergentes. Os limiares de alerta devem ter em conta um nível razoável de variação do tráfego em relação à previsão de tráfego de base do STATFOR, publicada em fevereiro de 2024, e permitir simultaneamente que os Estados-Membros solicitem a revisão dos seus planos de desempenho local, caso o tráfego real evolua de acordo com a previsão do STATFOR alta ou baixa.

(26) 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, há que ter em conta a complexidade do espaço aéreo, os níveis e a variabilidade do tráfego, o custo de vida e o nível de inflação.

(27) O Comité do Céu Único emitiu um parecer negativo. Dado que se considerou ser necessário um ato de execução, o presidente submeteu o projeto de ato de execução ao comité de recurso para nova deliberação. O comité de recurso não emitiu parecer,

([8]) Decisão (UE) 2022/2423 da Comissão, de 5 de dezembro de 2022, no respeitante à coerência de determinados objetivos de desempenho, incluídos no projeto revisto 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 terceiro período de referência (JO L 318 de 12.12.2022, p. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Decisão (UE) 2022/2426 da Comissão, de 5 de dezembro de 2022, no respeitante à coerência de determinados objetivos de desempenho, incluídos no projeto revisto de plano de desempenho apresentado pela Letónia 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 terceiro período de referência (JO L 318 de 12.12.2022, p. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

A decisão estabelece os objetivos de desempenho a nível da União para a rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência, que abrange o período de cinco anos compreendido entre 2025 e 2029.

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, a que se refere o anexo I, secção 1, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a alcançar até ao final de 2029 pelos prestadores de serviços de navegação aérea certificados para prestar serviços, são definidos segundo os seguintes níveis de eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, abrangendo os níveis A a D da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»):

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: 2,80 % em 2025, 2,75 % em 2026, 2,71 % em 2027, 2,68 % em 2028 e 2,66 % em 2029.

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, definidos em conformidade com o anexo I, secção 1, ponto 3.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, constituirão um atraso na gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota médio atribuível aos serviços de navegação aérea de um máximo de 0,9 minutos por voo em 2025, 0,7 minutos por voo em 2026, 0,6 minutos por voo em 2027, 0,5 minutos por voo em 2028 e 0,5 minutos por voo em 2029.

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 −1,2 % para 2025, −1,2 % para 2026, −1,2 % para 2027, −1,2 % para 2028 e −1,2 % para 2029. 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 a nível da União para os custos determinados é fixado em 7 100 000 000 EUR, expressos em termos reais a preços de 2022 («EUR2022»).

3. O valor de referência a nível da União para os custos determinados é fixado em 55,07 EUR em EUR2022.

Artigo 6.º

Limiares de alerta

1. Os Estados-Membros podem solicitar a revisão de um ou vários 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 pela 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 % em termos de movimentos das regras de voo por instrumentos («IFR»); ou

b) o tráfego real, registado pela 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 vários 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 plano de operações da rede («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, em comparação com os valores de referência da última versão do NOP, disponível no momento da elaboração do NOP, seja, pelo menos:

a) de 0,05 minutos de atraso ATFM em rota, caso o valor de referência da última versão disponível do NOP 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.

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 do seguinte modo:

a) Grupo A: os prestadores de serviços de navegação aérea da França, da Alemanha, da Itália e de Espanha;

b) Grupo B: os prestadores de serviços de navegação aérea de Chipre, da Irlanda, de Malta e de Portugal;

c) Grupo C: os prestadores de serviços de navegação aérea da Bulgária, da Croácia, da Grécia, da Hungria, da Eslováquia, da Eslovénia e da Roménia;

d) Grupo D: os prestadores de serviços de navegação aérea da Chéquia, da Estónia, da Letónia, da Lituânia e da Polónia;

e) Grupo E: os prestadores de serviços de navegação aérea da Áustria, da Bélgica, do Luxemburgo, dos Países Baixos e da Suíça;

f) Grupo F: os prestadores de serviços de navegação aérea da Dinamarca, da Finlândia, da Noruega e da Suécia.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

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

Feito em Bruxelas, em 12 de junho de 2024.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN