

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/891 DA COMISSÃO

de 2 de junho de 2021

que estabelece os objetivos de desempenho revistos a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência (2020-2024) e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2019/903

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO 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 de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ⁽²⁾ define regras e procedimentos pormenorizados para a aplicação do sistema de desempenho e tarifação e estabelece que o terceiro período de referência («PR3») desse sistema abrange os anos civis de 2020 a 2024, inclusive.
- (2) O surto da pandemia de COVID-19 conduziu, desde o primeiro trimestre de 2020, a uma queda significativa do tráfego aéreo, devido às medidas tomadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros para conter a pandemia. Embora, desde então, o transporte aéreo tenha continuado a ser fortemente afetado pela crise de COVID-19, espera-se que o setor recupere gradualmente no decurso do PR3. No entanto, continua a existir uma incerteza substancial quanto ao ritmo e à intensidade da recuperação, que dependem da evolução da situação sanitária e económica na União e no resto do mundo.
- (3) A Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão estabelece os objetivos de desempenho a nível da União para o PR3 ⁽³⁾. Uma vez que foram definidos antes do início da pandemia de COVID-19, os objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de planos de desempenho subsequentemente adotados pelos Estados-Membros não puderam ter em conta as alterações significativas das circunstâncias do transporte aéreo.
- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾ medidas excecionais para o PR3, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (5) De acordo com o artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627, a Comissão deve estabelecer os objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 até 1 de maio de 2021. De acordo com o artigo 9.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, e conjuntamente com os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve determinar: 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.
- (6) Os objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 estabelecidos na presente decisão têm em conta os contributos recebidos do Órgão de Análise do Desempenho (OAD), do Gestor da Rede, da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), assim como das autoridades supervisoras nacionais.

⁽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⁾ 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 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excecionais para o terceiro período de referência (2020-2024) aplicáveis ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação no âmbito do céu único europeu devido à pandemia de COVID-19 (JO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

- (7) Os objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 incluídos na presente decisão baseiam-se nos dados relativos aos Estados-Membros, à Noruega e à Suíça.
- (8) Os valores de tráfego presumidos nesta decisão são expressos em termos de movimentos IFR (regras de voo por instrumentos) e em unidades de serviço com base na previsão de tráfego «En-route STATFOR» da Eurocontrol de 4 de novembro de 2020. Devido a uma alteração da terminologia do STATFOR, o cenário intermédio ou «Cenário 2» é considerado a «previsão de base STATFOR» na aceção do artigo 9.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esta previsão de tráfego *em rota* corresponde a: 4 455 611 movimentos IFR e 52 594 913 unidades de serviço em 2020, 5 153 494 movimentos IFR e 57 373 113 unidades de serviço em 2021; 7 303 402 movimentos IFR e 86 656 273 unidades de serviço em 2022; 8 326 704 movimentos IFR e 101 925 348 unidades de serviço em 2023; e 9 326 147 movimentos IFR e 116 358 421 unidades de serviço em 2024.
- (9) O estabelecimento de objetivos de desempenho a nível da União deve ter em conta considerações económicas, de segurança, ambientais e operacionais, bem como as interdependências e as soluções de compromisso entre os domínios essenciais de desempenho. De facto, os objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho da relação custo-eficiência e da capacidade devem ter em conta a relação entre os custos do desenvolvimento de capacidade adicional e as melhorias que esses custos podem trazer. 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 segura das aeronaves e com a capacidade ATM disponível. 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.
- (10) No que se refere ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Decisão de Execução (UE) 2019/903 define objetivos de desempenho a nível da União para os níveis de eficácia da gestão da segurança a alcançar pelos prestadores de serviços de navegação aérea até ao final do PR3, ou seja, até ao final de 2024. Esses objetivos devem ser mantidos. A acentuada redução do tráfego aéreo causada pela crise de COVID-19 e a consequente e significativa volatilidade a curto prazo do número de voos não devem conduzir a qualquer deterioração do desempenho em matéria de segurança. As melhorias previstas na eficácia da gestão da segurança pelos prestadores de serviços de navegação aérea devem manter-se durante o PR3.
- (11) A revisão dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR3 nos domínios essenciais de desempenho do ambiente e da capacidade deve ser prospetiva e abranger a parte restante do período de referência, incluindo o ano civil de 2021.
- (12) No que diz respeito ao ano civil de 2020, os objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho do ambiente e da capacidade foram estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903. Esses objetivos não devem ser revistos e não devem ser incluídos na presente decisão, tendo em conta que o prazo para a sua aplicação expirou e que a sua aplicação se tornou definitiva, não permitindo quaisquer ajustamentos retroativos.
- (13) A revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente para os anos restantes do PR3, medidos em termos de eficiência de voo média horizontal em rota da trajetória real, deve ter em conta o nível de desempenho alcançado no segundo período de referência e no ano civil de 2020, e as medidas aplicadas para otimizar as operações ATM. Deve ser dada especial atenção ao impacto da crise de COVID-19 no que diz respeito à eficiência horizontal de voo.
- (14) Os dados sobre o desempenho operacional real dos prestadores de serviços de navegação aérea em 2019 demonstram, a nível da União, uma correlação estatisticamente significativa entre a falta de capacidade sentida por alguns desses prestadores e a extensão das rotas de voo. Essa correlação resultou em rotas reais mais longas nos meses com atrasos elevados na gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM»), ao passo que a eficiência horizontal de voo melhorou claramente nos meses com menores atrasos ATFM. Esta constatação aplica-se igualmente a 2020, que registou uma ineficiência horizontal de voo de 2,51% para todo o ano e de 2,13% no período de março a dezembro, na sequência do surto da pandemia de COVID-19.

- (15) A crise de COVID-19 não deve atrasar a realização de melhorias estruturais no domínio essencial de desempenho do ambiente, estando prevista, em especial, a finalização da implementação do espaço aéreo de rotas livres. Em conjugação com a implementação gradual de atividades de rotas livres transfronteiriças, tal possibilitará rotas mais diretas e reduzirá o número de milhas náuticas voadas e o nível de emissões geradas pelo tráfego aéreo, contribuindo, dessa forma, para uma redução sustentável da intensidade carbónica da aviação. Tendo em conta os níveis de tráfego mais baixos esperados durante o PR3, que deverão permitir melhorias adicionais em termos de eficiência de voo, importa rever os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente para os 2021 e 2022, a fim de reduzir mais ainda o impacto da ATM no desempenho ambiental. Os objetivos para 2023 e 2024 devem, no entanto, ser mantidos, tendo em conta a recuperação previsível do tráfego aéreo no final do PR3, bem como o impacto na eficiência de voo horizontal de elementos que escapam ao controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o planeamento de voos e as decisões operacionais dos utilizadores do espaço aéreo.
- (16) A revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade, medido enquanto atraso ATFM médio 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 no ano civil de 2020. Deve ser dada especial atenção ao impacto da crise de COVID-19 no que diz respeito aos atrasos ATFM em rota.
- (17) Nos anos anteriores ao PR3, os problemas de capacidade estrutural e de pessoal estiveram na origem de elevados níveis de atrasos ATFM em muitos Estados-Membros, num contexto de forte e contínuo crescimento do tráfego. Em 2020, o atraso ATFM real correspondeu a 0,35 minutos por voo, ao passo que, em 2019, esse atraso foi de 1,67 minutos por voo.
- (18) Tendo em conta a significativa redução do tráfego, em 2021 os prestadores de serviços de navegação aérea devem procurar manter os atrasos ATFM num nível não superior ao valor real de 2020. Nos três anos seguintes ao PR3, em que o tráfego recuperará gradualmente para os níveis anteriores à crise, os objetivos de capacidade a nível da União devem ser estabelecidos tendo em conta o atraso ATFM médio ótimo à escala do sistema por voo. Além disso, prevê-se que os prestadores de serviços de navegação aérea sejam capazes de garantir uma capacidade adequada à procura do tráfego durante todo o PR3 e, simultaneamente, de resolver os problemas estruturais de capacidade tendo em vista a preparação para uma maior procura de tráfego após o PR3.
- (19) No que se refere aos anos civis de 2020 e 2021, o Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 exige a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos sob a forma de variação percentual, refletindo a alteração anual do «custo unitário determinado» («DUC») médio a nível da União para os serviços de navegação aérea em rota, como período único, em derrogação do disposto no Regulamento de Execução (UE) 2019/317 que exige valores anuais.
- (20) A revisão dos objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência a nível da União deve ter em conta o desempenho efetivo, incluindo os custos reais, alcançado pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos Estados-Membros em períodos de referência anteriores e as informações mais recentes disponíveis para o ano civil de 2020.
- (21) Os valores de referência a nível da União para o PR3 constantes da Decisão de Execução (UE) 2019/903 foram estabelecidos com base em estimativas e previsões relativas aos custos e ao tráfego, na ausência de dados reais para o ano civil de 2019. Por conseguinte, esses valores de referência devem ser revistos a fim de refletir com exatidão os custos reais e as unidades de serviço registados para 2019 a nível da União.
- (22) Os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de custo-eficiência para o PR3, estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903, basearam-se no pressuposto de um crescimento sustentado do tráfego durante todo o período de referência, conduzindo a um aumento dos custos para os prestadores de serviços de navegação aérea relacionados com a disponibilização de capacidade adicional. Uma vez que estes pressupostos de tráfego foram significativamente revistos em baixa em resultado da crise da COVID-19, o nível dos custos determinados totais deve também ser alterado em resposta a esta situação adversa.
- (23) As estimativas mais recentes sobre os custos reais para o ano civil de 2020 indicam, a nível da União, uma diminuição de 1% em relação ao nível de 2019, face a uma redução anual de 58% das unidades de serviço. É compreensível que os prestadores de serviços de navegação aérea não consigam ajustar plenamente as suas bases de custos em função desta redução inédita do tráfego, devido à elevada percentagem de custos fixos e à obrigação de manter continuamente a disponibilidade dos serviços.
- (24) No entanto, os prestadores de serviços de navegação aérea devem tomar medidas proporcionadas para melhorar a sua relação custo-eficácia durante o PR3 e tirar partido de todas as sinergias e ganhos de eficiência disponíveis através de iniciativas de cooperação e reestruturação transfronteiriças. As mudanças estruturais, incluindo os ganhos de eficiência proporcionados pelas novas soluções tecnológicas incluídas no Plano Diretor ATM e a racionalização das infraestruturas redundantes de comunicação, navegação e vigilância, devem ser prosseguidas com caráter prioritário. Devem também ser possíveis economias de custos relacionadas com as horas extraordinárias, que se espera que continuem a ser muito limitadas durante o PR3.

- (25) Segundo as estimativas dos custos para o PR3 recebidas pela Comissão, os custos acumulados do PR3 deverão exceder em 8% os custos reais do PR2. Note-se que estes dados prospetivos revelaram, no passado, uma tendência para sobrestimar os custos efetivamente incorridos com a prestação de serviços de navegação aérea. Para o PR2, a sobreavaliação dos custos foi, em média, de 8%. Pode presumir-se que as estimativas relativas ao PR3 terão uma margem de sobreavaliação semelhante e que ainda não têm em conta os possíveis ganhos suplementares em termos de custo-eficiência.
- (26) Por conseguinte, é conveniente esperar que os prestadores de serviços de navegação aérea adaptem as suas bases de custos de forma adequada em resposta à redução da procura de tráfego ao longo do PR3 e que, consequentemente, os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União para o PR3 se baseiem no pressuposto de que os custos determinados a nível da União nos anos combinados de 2020 e 2021 não excedem, em média, 97% dos custos reais a nível da União registados para o ano civil de 2019 e de que nos anos de 2022, 2023 e 2024, os custos determinados a nível da União não excedem 94%, 96% e 97%, respetivamente, dos custos reais a nível da União registados para o ano civil de 2019.
- (27) Com base na análise efetuada pelo OAD, este nível de custos determinados à escala da União deverá permitir que os prestadores de serviços de navegação aérea assegurem a capacidade necessária durante o PR3 e implementem as medidas necessárias para ter em conta o aumento futuro do tráfego, incluindo a garantia de recursos adequados, a formação dos controladores de tráfego aéreo e o investimento em tecnologias modernas. Além disso, o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 permite certa tolerância em relação aos objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência a nível da União, desde que os desvios sejam justificados por razões de reestruturação, que resultem em benefícios líquidos para os utilizadores do espaço aéreo, o mais tardar, no período de referência seguinte. Por conseguinte, os prestadores de serviços de navegação aérea devem ser capazes de responder às circunstâncias decorrentes da crise da COVID-19 e, simultaneamente, de desenvolver capacidades para satisfazer a futura procura de tráfego e resolver os problemas estruturais com impacto no desempenho operacional.
- (28) Os limiares de alerta estabelecidos para o PR3, para além dos quais os Estados-Membros possam solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho definidos nos seus planos de desempenho, devem ser mantidos nos níveis previstos na Decisão de Execução (UE) 2019/903. Considera-se que esses limiares de alerta continuam a ser adequados, uma vez que admitem um nível razoável de variação do tráfego em relação à previsão de tráfego de base do STATFOR («Cenário 2»), publicada em novembro de 2020, e permitem 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 («Cenário 1») ou baixa («Cenário 3»).
- (29) Os grupos de comparação de prestadores de serviços de navegação aérea com um ambiente operacional e económico semelhante, definidos no artigo 7.º, alínea a), da Decisão de Execução (UE) 2019/903, são utilizados no contexto da avaliação dos projetos de planos de desempenho, especificamente para efeitos de comparação dos valores de referência DUC das zonas tarifárias relevantes. Esses grupos claramente refletem a situação antes do início do PR3, pelo que se deverá manter a sua composição como definida na Decisão de Execução (UE) 2019/903.
- (30) A Decisão de Execução (UE) 2019/903 deve ser revogada.
- (31) O Comité do Céu Único não emitiu parecer. 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. As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité de recurso,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.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, estabelecidos para o indicador essencial de desempenho definido 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 a prestação de serviços de tráfego aéreo, são definidos de acordo com 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 2.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, estabelecidos para o indicador essencial de desempenho definido no anexo I, secção 1, ponto 2.1, do Regulamento (UE) 2019/317, são expressos enquanto eficiência de voo média horizontal em rota da trajetória real e medidos como distância média adicional percorrida em comparação com a distância ortodrómica, e não devem exceder as seguintes percentagens: 2,37% em 2021, 2,37% em 2022, 2,40% em 2023 e 2,40% em 2024.

Artigo 3.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, estabelecidos para o indicador essencial de desempenho definido no anexo I, secção 1, ponto 3.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, correspondem, no máximo, a um atraso ATFM médio em rota atribuível aos serviços de navegação aérea de 0,35 minutos por voo em 2021, 0,5 minutos por voo em 2022, 0,5 minutos por voo em 2023 e 0,5 minutos por voo em 2024.

Artigo 4.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, estabelecidos para o indicador essencial de desempenho definido no anexo I, secção 1, ponto 4.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, e abrangidos, no que se refere aos anos civis 2020 e 2021, pelos artigos 2.º, n.º 4, e 4.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627, correspondem a uma variação anual do DUC médio a nível da União dos serviços de navegação aérea de rota:

- a) no que diz respeito aos anos civis de 2020 e 2021 combinados, para os quais é calculado um DUC médio único em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627: uma variação de +120,1% em relação ao valor de referência do DUC a nível da União definido no n.º 3;
- b) no que diz respeito ao ano civil de 2022: uma variação de -38,5% em relação ao DUC médio único a nível da União para os anos civis de 2020 e 2021 combinados, calculado em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627;
- c) no que diz respeito ao ano civil de 2023: uma variação de -13,2% em relação ao DUC médio a nível da União para o ano civil de 2022;
- d) no que diz respeito ao ano civil de 2024: uma variação de -11,5% em relação ao DUC médio a nível da União do ano civil de 2023.

2. O valor de referência a nível da União para os custos determinados é fixado em 6 265 631 152 euros em euros de 2017.

3. O valor de referência do DUC a nível da União é fixado em 50,23 euros em euros de 2017.

Artigo 5.º

Límiars 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% dos movimentos IFR;
- 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 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 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 6.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: prestadores de serviços de navegação aérea da Alemanha, França, Espanha e Itália;
- b) Grupo B: prestadores de serviços de navegação aérea da Noruega, Suécia, Dinamarca, Finlândia e Irlanda;
- c) Grupo C: prestadores de serviços de navegação aérea da Chéquia, Croácia, Eslovénia, Hungria, Eslováquia, Bulgária, Polónia, Roménia e Portugal;
- d) Grupo D: prestadores de serviços de navegação aérea de Chipre, Malta, Estónia, Letónia, Lituânia e Grécia;
- e) Grupo E: prestadores de serviços de navegação aérea da Áustria, Suíça, Bélgica-Luxemburgo e Países Baixos.

Artigo 7.º

Revogação

A Decisão de Execução (UE) 2019/903 é revogada.

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 2 de junho de 2021.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

⁽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).