

DECISÃO (UE) 2022/2425 DA COMISSÃO**de 5 de dezembro de 2022****no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no plano nacional apresentado por Malta 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***[notificada com o número C(2022) 8743]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e maltesa)****(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 c),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 ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES DE CARÁTER GERAL

- (1) Nos termos do artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os Estados-Membros devem elaborar planos de desempenho, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que devem incluir objetivos de desempenho vinculativos para cada período de referência do sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses objetivos de desempenho têm de ser coerentes com os objetivos a nível da União adotados pela Comissão para o período de referência em questão.
- (2) Os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») foram inicialmente estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão ⁽³⁾. Uma vez que esses objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de planos de desempenho para o PR3, apresentados posteriormente em outubro de 2019 pelos Estados-Membros, foram elaborados antes do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020, não tiveram em conta a redução considerável do tráfego aéreo em virtude das medidas tomadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros para conter a pandemia.
- (3) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação dos serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Em 2 de junho de 2021, a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que estabelece objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3. Nesta base, os Estados-Membros apresentaram à Comissão, em outubro de 2021, projetos de planos de desempenho que continham objetivos de desempenho locais revistos para o PR3.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.⁽²⁾ 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).⁽⁵⁾ 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 (JO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

- (4) A Decisão de Execução (UE) 2022/728 da Comissão ⁽⁶⁾ teve como destinatários a Bélgica, a Alemanha, a Grécia, a França, Chipre, a Letónia, o Luxemburgo, Malta, os Países Baixos, a Roménia e a Suécia. Nessa decisão, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência em rota incluídos no projeto de plano de desempenho para o PR3 de Malta não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e formulou recomendações para a revisão desses objetivos.
- (5) Em resposta à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, que teve início em 24 de fevereiro de 2022, a União impôs medidas restritivas que proíbem as transportadoras aéreas russas, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Essas medidas restritivas e as contramedidas adotadas pela Rússia conduziram a alterações no tráfego aéreo no espaço aéreo europeu. Alguns Estados-Membros foram gravemente afetados por uma redução significativa do número de sobrevoos no espaço aéreo sob a sua responsabilidade. No entanto, a nível da União, o impacto observado no número de voos foi limitado, em contraste com a acentuada redução do tráfego aéreo em toda a Europa resultante do surto da pandemia de COVID-19.
- (6) Em 13 de julho de 2022, Malta apresentou à Comissão um projeto de plano de desempenho revisto para o PR3 («projeto de plano de desempenho revisto»), para avaliação.
- (7) O órgão de avaliação do desempenho, que assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, apresentou à Comissão um relatório com o seu parecer sobre a avaliação do projeto revisto de plano de desempenho apresentado por Malta.
- (8) 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 apresentado por Malta com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando também os elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.
- (9) As previsões de tráfego de base do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR»), publicadas em junho de 2022, têm em conta a alteração das circunstâncias referida no considerando 5. Com base nessas previsões, a Comissão observa que Malta não deverá sofrer alterações adversas em matéria de tráfego durante o PR3 em resultado da guerra da Rússia na Ucrânia.

AValiação DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados por Malta relativamente à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (11) Os objetivos de desempenho de segurança locais propostos por Malta no que respeita à eficácia da gestão da segurança, discriminados por objetivo de gestão da segurança e expressos em nível de aplicação, são os seguintes:

⁽⁶⁾ Decisão de Execução (UE) 2022/728 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à incoerência de certos objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, apresentados pela Bélgica, pela Alemanha, pela Grécia, pela França, por Chipre, pela Letónia, pelo Luxemburgo, por Malta, pelos Países Baixos, pela Roménia e 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 PR3 e que formula recomendações para a revisão dos referidos objetivos (JO L 135 de 12.5.2022, p. 4).

Malta	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2022	2023	2024	Objetivos a nível da União (2024)
MATS	Política e objetivos de segurança	C	C	D	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	D	C
	Promoção da segurança	C	C	D	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) Os objetivos de segurança propostos por Malta para os MATS são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e superam mesmo, para 2024, os objetivos de desempenho a nível da União nos domínios da «política e objetivos de segurança», da «garantia de segurança» e da «promoção da segurança».
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho revisto apresentado por Malta estabelece medidas para os MATS com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a introdução de um centro de operações de segurança e de um centro de operações da rede, a implementação de novo software de proteção, a contratação de especialistas em cibersegurança para melhorar a gestão dos riscos e a formação do pessoal para cumprir os requisitos de gestão das alterações estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2017/373.
- (14) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 11 e 13, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto de Malta devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

Avaliação dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente

- (15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados por Malta relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho revisto apresentado por Malta foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 em 2 de junho de 2021.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, antes do surto da pandemia de COVID-19, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, na medida em que o período de aplicação desse objetivo havia expirado e a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Do mesmo modo, os objetivos de desempenho ambiental locais para 2021 fixados pelos Estados-Membros nos projetos de planos de desempenho apresentados em outubro de 2021 não puderam ser alterados retroativamente nos projetos de planos de desempenho revistos. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos de 2022, 2023 e 2024.
- (17) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos por Malta e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

Malta	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente , expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Valores de referência	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (18) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos por Malta são iguais aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano de 2022 a 2024.
- (19) A Comissão observa que, no projeto de plano de desempenho revisto, Malta apresentou medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implementação de um espaço aéreo de rotas livres acima do nível de voo 195, a conceção de uma nova área de manobra de terminal e novos procedimentos de chegada e partida.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 17 a 19, os objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto de Malta devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados por Malta relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho revisto de Malta foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, em 2 de junho de 2021.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, antes do surto da pandemia de COVID-19, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o período de aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Do mesmo modo, os objetivos de desempenho da capacidade locais para 2021 fixados pelos Estados-Membros nos projetos de planos de desempenho apresentados em outubro de 2021 não puderam ser alterados retroativamente nos projetos de planos de desempenho revistos. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos de 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto por Malta para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Malta	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,01	0,01
Valores de referência	0,01	0,01	0,01

- (24) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos por Malta são iguais aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano de 2022 a 2024.

- (25) A Comissão observa que Malta apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade locais em rota. Essas medidas incluem um aumento do número de controladores de tráfego aéreo equivalentes a tempo inteiro até ao final do PR3 e a implementação de um espaço aéreo de rotas livres.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 23 a 25, os objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto de Malta devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

Análise dos objetivos de capacidade propostos para os serviços de navegação aérea de terminal

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Determinou-se que esses objetivos não suscitavam preocupações no que diz respeito a Malta.

Avaliação dos objetivos de desempenho revistos propostos no domínio essencial de desempenho do custo-eficiência

- (28) A Comissão concluiu, na Decisão de Execução (UE) 2022/728, que os objetivos da relação custo-eficiência em rota incluídos no projeto de plano de desempenho de Malta apresentado em 2021 eram incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União. Malta propôs objetivos revistos da relação custo-eficiência em rota no âmbito do seu projeto de plano de desempenho revisto.
- (29) O quadro seguinte mostra os objetivos iniciais de desempenho da relação custo-eficiência em rota do PR3 para a zona de tarifação da Malta, constantes do projeto de plano de desempenho apresentado em 2021, e os correspondentes objetivos de desempenho revistos constantes do projeto de plano de desempenho revisto apresentado em 2022.

Zona de tarifação de rota de Malta	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
<i>Objetivos iniciais da relação custo-eficiência em rota (constantes do projeto de plano de desempenho apresentado em 2021), expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2017)</i>	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR
<i>Objetivos revistos da relação custo-eficiência em rota (constantes do projeto de plano de desempenho revisto), expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2017)</i>	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR

- (30) A Comissão observa que Malta reviu os seus objetivos de custo-eficiência locais para o período de 2022 a 2024, o que resulta, em comparação com o projeto de plano de desempenho apresentado em 2021, num custo unitário determinado global («DUC») inferior em 12,3 % durante esses três anos e inferior em 8,7 % durante o PR3 no seu conjunto. Essas reduções do DUC resultam tanto dos pressupostos de tráfego atualizados utilizados no projeto de plano de desempenho revisto para cada um dos anos de 2022 a 2024 como da revisão em baixa dos custos determinados expressos em termos reais a preços de 2017 para esses anos.

- (31) As alterações das previsões de tráfego para os anos de 2022 a 2024 são apresentadas no quadro seguinte. A Comissão observa que as previsões de tráfego utilizadas no projeto de plano de desempenho revisto se baseiam nas previsões de tráfego de base do Eurocontrol STATFOR de junho de 2022.

Zona de tarifação de rota de Malta	2022	2023	2024
<i>Previsão inicial de tráfego (incluída no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021), expressa em milhares de unidades de serviço em rota</i>	714	957	1 002
Previsão de tráfego atualizada (incluída no projeto de plano de desempenho revisto), expressa em milhares de unidades de serviço em rota	811	1 006	1 044
Diferença	+ 13,6 %	+ 5,1 %	+ 4,3 %

- (32) Os custos determinados revistos para cada um dos anos de 2022 a 2024, expressos em termos reais a preços de 2017, são apresentados no quadro seguinte.

Zona de tarifação de rota de Malta	2022	2023	2024
<i>Custos determinados iniciais em termos reais, a preços de 2017 (incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021)</i>	23 M EUR	24 M EUR	25 M EUR
Custos determinados revistos em termos reais, a preços de 2017 (incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	22 M EUR	22 M EUR	23 M EUR
Diferença	- 2,2 %	- 8,5 %	- 7,4 %

- (33) O projeto de plano de desempenho revisto inclui uma previsão atualizada da inflação para Malta para cada um dos anos civis de 2022 a 2024, tal como indicado no quadro seguinte.

Zona de tarifação de rota de Malta	2022	2023	2024
<i>Índice de inflação inicial, indicando entre parênteses a variação percentual anual da inflação (dados incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021)</i>	106,7 (1,8 %)	108,8 (2,0 %)	111,0 (2,0 %)
Índice de inflação revisto, indicando entre parênteses a variação percentual anual da inflação (dados incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	109,7 (4,7 %)	112,8 (2,8 %)	115,1 (2,1 %)

- (34) Devido à atualização das previsões de inflação, os custos determinados revistos em termos nominais para 2022 permanecem em grande medida inalterados. No entanto, a Comissão observa que Malta reviu em baixa os custos nominais determinados para os anos de 2023 e 2024.

Zona de tarifação de rota de Malta	2022	2023	2024
<i>Custos determinados iniciais em termos nominais (incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021)</i>	24 M EUR	25 M EUR	27 M EUR
Custos determinados revistos em termos nominais (incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	24 M EUR	24 M EUR	26 M EUR
Diferença	- 0,2 %	- 5,8 %	- 4,5 %

- (35) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos revistos da relação custo-eficiência propostos para a zona de tarifação de rota de Malta com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (36) 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 -1,0 % durante o PR3 supera a tendência da União de +1,0 % durante o mesmo período. A Comissão observa que tal constitui uma melhoria em relação à tendência do DUC de +2,0 %, calculada com base no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021.
- (37) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC ao nível da zona de tarifação no segundo período de referência («PR2») e no PR3 de +0,3 % é pior do que o desempenho da tendência da União de longo prazo de -1,3 % no mesmo período. A Comissão observa, porém, que tal constitui uma melhoria em relação à tendência do DUC a longo prazo de +1,6 %, calculada com base no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021.
- (38) 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 para o DUC de 22,98 EUR de Malta em EUR2017 é 19,7 % inferior ao valor de referência médio de 28,64 EUR (EUR2017) do grupo de comparação relevante.
- (39) Tal como especificado no considerando 36, os objetivos revistos da relação custo-eficiência de Malta resultam numa tendência do DUC durante o PR3 que supera significativamente a tendência correspondente a nível da União e revela uma redução do DUC durante o período de referência. Além disso, com referência ao 38, Malta demonstra um bom desempenho da relação custo-eficiência relativamente ao seu valor de referência para 2019, que é significativamente inferior à média do grupo de comparação correspondente. Por último, a Comissão observa que Malta reviu em baixa os custos determinados para o PR3, tanto em termos reais como nominais, planeando simultaneamente assegurar tráfego adicional com base nas previsões de tráfego atualizadas para o PR3. Por conseguinte, a Comissão considera que o desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União observado no considerando 37 não impede o estabelecimento de coerência com os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência a nível da União no que diz respeito a Malta.
- (40) Tendo em conta o que precede, a Comissão observa que Malta deu resposta adequada às recomendações estabelecidas no artigo 3.º da Decisão de Execução (UE) 2022/728.
- (41) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 29 a 40, os objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto de Malta devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Análise dos objetivos de custo-eficiência revistos para os serviços de navegação aérea de terminal

- (42) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (43) Na Decisão de Execução (UE) 2022/728, a Comissão manifestou preocupações quanto aos objetivos da relação custo-eficiência de terminal propostos por Malta no projeto de plano de desempenho apresentado em 2021 e considerou que Malta deve justificar esses objetivos de forma mais circunstanciada ou revê-los em baixa. A Comissão observa, no entanto, que Malta, pelo contrário, reviu esses objetivos em alta, exceto para o ano de 2023, sem apresentar as respetivas justificações.
- (44) A Comissão observa que a tendência do DUC dos serviços de terminal de Malta de +5,0 % durante o PR3 continua a ser superior à tendência do DUC em rota de -1,0 % durante o PR3 e continua a ser superior à tendência real do DUC dos serviços de terminal de +0,6 % observada durante o PR2. Além disso, a tendência do DUC dos serviços de terminal do PR3 deteriorou-se em comparação com o projeto de plano de desempenho apresentado em 2021, no qual se observou uma tendência do DUC dos serviços de terminal de +4,3 %.

- (45) Com base nas constatações dos considerandos 43 e 44, a Comissão conclui que os objetivos revistos de desempenho da relação custo-eficiência dos serviços de terminal de Malta continuam a suscitar preocupações. Por conseguinte, a Comissão reitera o seu ponto de vista, tal como estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2022/728, de que Malta deve rever em baixa esses objetivos ou apresentar justificações adequadas para esses objetivos, incluindo para os aumentos de custo adicionais aplicados em 2022 e 2024. A Comissão convida Malta a abordar esta observação no contexto da adoção do seu plano de desempenho final, em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Revisão dos regimes de incentivos referidos no artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 que complementa a avaliação dos objetivos de capacidade pela Comissão

- (46) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, em relação à avaliação dos objetivos de capacidade locais, a Comissão analisou os regimes de incentivos constantes do projeto de plano de desempenho revisto de Malta. A Comissão examinou, em especial, se esses regimes de incentivos cumprem os requisitos materiais estabelecidos no artigo 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. A Comissão observa que Malta não introduziu quaisquer alterações nesses regimes de incentivos em comparação com o projeto de plano de desempenho apresentado em 2021.
- (47) No que diz respeito aos regimes de capacidade em rota e de terminal propostos por Malta, a Comissão, com base no aconselhamento de peritos prestado pelo órgão de análise do desempenho, tem sérias dúvidas de que as desvantagens financeiras máximas propostas, que ascendem a 0,5 % e 0,25 % dos custos determinados, respetivamente, têm qualquer impacto significativo nas receitas em risco, tal como exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (48) Por conseguinte, Malta deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (49) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho revisto apresentado por Malta são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado por Malta nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e enumerados no anexo da presente decisão são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República de Malta.

Feito em Bruxelas, em 5 de dezembro de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no plano nacional de desempenho apresentado por Malta ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004, considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União relativos ao terceiro período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA**Eficácia da gestão da segurança**

Malta	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA			
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2022	2023	2024
MATS	Política e objetivos de segurança	C	C	D
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	D
	Promoção da segurança	C	C	D
	Cultura de segurança	C	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE**Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real**

Malta	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente , expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,80 %	1,80 %	1,80 %

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE**Atraso médio da ATFM em rota em minutos por voo**

Malta	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,01	0,01

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA**Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota**

Zona de tarifação de rota de Malta	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objetivos revistos da relação custo-eficiência em rota, expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR