

DECISÕES

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 por Bélgica, Alemanha, Grécia, França, Chipre, Letónia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Roménia e 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 e que formula recomendações para a revisão dos referidos objetivos

[notificada com o número C(2022) 2283]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas neerlandesa, inglesa, francesa, alemã, grega, maltesa, romena e sueca)

(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), segundo parágrafo,

Após consulta do Comité do Céu Único,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Contexto

- (1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, deve ser criado um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Além disso, o artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ⁽²⁾ exige que os Estados-Membros estabeleçam, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), 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. A Comissão é responsável por avaliar se os objetivos de desempenho propostos constantes dos projetos de planos de desempenho são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (2) Desde o primeiro trimestre do ano civil de 2020, o surto da pandemia de COVID-19 afetou significativamente o setor dos transportes aéreos e reduziu consideravelmente os volumes de tráfego aéreo em comparação com os níveis anteriores à pandemia, devido às medidas tomadas pelos Estados-Membros e países terceiros para conter a pandemia.

⁽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) 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 foram definidos antes do início da pandemia de COVID-19, esses objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de planos de desempenho para o PR3 subsequentemente apresentados 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 medidas excecionais para o PR3, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 ⁽⁴⁾. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627, a Comissão adotou, em 2 de junho de 2021, a Decisão de Execução 2021/891 da Comissão ⁽⁵⁾, que define objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.
- (5) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho que contêm objetivos de desempenho locais revistos para o PR3, que foram apresentados à Comissão para avaliação até 1 de outubro de 2021. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 17 de novembro de 2021. A avaliação da Comissão incluída na presente decisão baseia-se nos projetos atualizados de planos de desempenho apresentados pelos Estados-Membros.
- (6) O organismo de análise 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 dos projetos de planos de desempenho do PR3.

Critérios de avaliação

- (7) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. No que diz respeito a cada domínio essencial de desempenho e aos objetivos de desempenho relacionados, a Comissão complementou a avaliação com a revisão dos projetos dos planos de desempenho, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução.
- (8) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros 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. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada pela revisão das medidas planeadas para a consecução dos objetivos de segurança, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. A Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de segurança propostos por todos os Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não estabelece quaisquer conclusões conexas.
- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros 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. Desse modo, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no plano de melhoria da rede de rotas europeia. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada pela revisão das medidas planeadas para a consecução dos objetivos ambientais, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

⁽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).

- (10) No que diz respeito 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, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo tinha expirado e que a sua aplicação se tinha, assim, tornado definitiva, não deixando qualquer possibilidade de ajustamento retroativo. Por conseguinte, não era adequado que os Estados-Membros revissem, nos projetos de planos de desempenho apresentados até 1 de outubro de 2021, os seus objetivos de desempenho locais para o ano civil de 2020 no domínio essencial de desempenho do ambiente. À luz destas considerações, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental local com os objetivos de desempenho a nível da União correspondentes foi avaliada no que diz respeito aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024. Nessa base, a Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de ambiente propostos por todos os Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não estabelece quaisquer conclusões conexas.
- (11) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros 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. Desse modo, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho foram comparados com os valores de referência relevantes estabelecidos no plano de operações da rede. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada pela revisão das medidas planeadas para a consecução dos objetivos de capacidade de rota, incluindo, em particular, a revisão dos investimentos de grande envergadura previstos e a revisão do regime ou regimes de incentivos, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (12) No que diz respeito 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, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo tinha expirado e que a sua aplicação se tinha, assim, tornado definitiva, não deixando qualquer possibilidade de ajustamento retroativo. Por conseguinte, não era adequado que os Estados-Membros revissem, nos projetos de planos de desempenho apresentados até 1 de outubro de 2021, os seus objetivos de desempenho locais para o ano civil de 2020 no domínio essencial de desempenho da capacidade. À luz destas considerações, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade local com os objetivos de desempenho a nível da União correspondentes foi avaliada no que diz respeito aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (13) Além disso, em relação à avaliação do projeto de objetivos de capacidade em rota, para os aeroportos que estejam dentro do âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em conformidade com o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a respetiva avaliação com a revisão do projeto de 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. Sempre que a Comissão considerou que esse projeto de objetivos suscitava preocupações, as constatações correspondentes são apresentadas na presente decisão.
- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pelos Estados-Membros relativamente ao custo unitário determinado («DUC») para serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do custo unitário determinado durante o PR3, na tendência do custo unitário determinado de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o custo unitário determinado ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.
- (15) Sempre que os objetivos da relação custo-eficiência em rota foram considerados incoerentes com os critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão examinou ainda, à luz das justificações e das provas fornecidas nos planos de desempenho em questão, se um desvio poderia ser considerado necessário e proporcional com base no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, desde que o desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou da tendência do custo unitário determinado a nível da União de longo prazo se deva exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para alcançar os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou com medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

- (16) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada pela revisão dos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, nomeadamente os parâmetros e fatores essenciais subjacentes a esses objetivos, conforme especificado no ponto 2.1, alínea d), do referido anexo.
- (17) Além disso, em relação à avaliação dos projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota, para os aeroportos que estejam dentro do âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em conformidade com o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a respetiva revisão com a avaliação dos projetos de objetivos da relação custo-eficiência 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. Sempre que a Comissão considerou que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações, as constatações correspondentes são apresentadas na presente decisão.
- (18) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, em relação à avaliação dos projetos de objetivos de capacidade, a Comissão complementou a respetiva revisão com a avaliação dos projetos de regimes de incentivos referidos no artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Neste aspeto, a Comissão analisou se os projetos de regimes de incentivos cumprem os requisitos substantivos estabelecidos no artigo 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Sempre que a Comissão considerou que esses projetos de regimes de incentivos suscitavam preocupações, as constatações correspondentes são apresentadas na presente decisão.

Considerações especiais relativas à evolução do tráfego

- (19) O STATFOR, de outubro de 2021, prevê que o tráfego aéreo a nível da União atinja os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e exceda esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego continua a ser particularmente elevado, devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (20) Por conseguinte, prevê-se que o crescimento do tráfego previsto no PR3 em vários Estados-Membros seja significativamente inferior ao crescimento médio do tráfego a nível da União, prevendo-se que os volumes de tráfego do PR3 permaneçam abaixo dos níveis anteriores à pandemia em vários desses Estados-Membros. A Comissão reconhece que tal torna mais exigente para os Estados-Membros em causa a realização dos objetivos da relação custo-eficiência a nível da União e teve este ponto em conta ao analisar as circunstâncias locais relevantes para a avaliação de cada projeto de plano de desempenho.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS AO FABEC

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência — Bélgica e Luxemburgo

- (21) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Bélgica e o Luxemburgo para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) 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 custo unitário determinado em rota da Bélgica e do Luxemburgo ao nível da zona de tarifação de +5,7% por ano durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.

- (23) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Bélgica e do Luxemburgo ao nível da zona de tarifação de +4,0% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (24) 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 da Bélgica e do Luxemburgo para o custo unitário determinado de 83,28 EUR expresso em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 13,2% superior ao valor de referência médio de 73,56 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que a diferença se torna ainda maior durante o PR3, visto que o custo unitário determinado em rota da Bélgica e do Luxemburgo para 2024 é 49,9% superior à média do grupo de comparação.
- (25) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (26) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 41 milhões de euros em EUR2017, ao passo que o desvio correspondente estimado em relação à tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 92,6 milhões de euros em EUR2017.
- (27) 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 a Bélgica e o Luxemburgo mencionam, no respetivo projeto de plano de desempenho, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR3 pelos prestadores de serviços de navegação aérea em rota skeyes e MUAC relativamente a medidas destinadas a aumentar a capacidade.
- (28) Por um lado, o projeto de plano de desempenho salienta que a complexidade do espaço aéreo belgo-luxemburguês constitui um fator que aumenta a carga de trabalho relativa dos controladores de tráfego aéreo, constituindo tal um ónus negativo para a produtividade dos controladores de tráfego aéreo e para a base de custos de rota. Tal é explicado pela Bélgica e pelo Luxemburgo como um dos principais fatores subjacentes ao desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União.
- (29) Por outro lado, a Bélgica e o Luxemburgo alegam que ambos os prestadores de serviços de navegação aérea de rota (a seguir «prestadores de serviços de navegação aérea de rota»), a saber, skeyes e MUAC, enfrentam desafios específicos no que diz respeito à oferta de capacidade adequada para satisfazer a procura de tráfego aéreo durante e além do PR3.
- (30) No que diz respeito à skeyes, o projeto de plano de desempenho indica, em primeiro lugar, que se prevê um elevado número de reformas dos controladores de tráfego aéreo durante o PR3 e o quarto período de referência («PR4»), com base na atual estrutura etária dos funcionários do controlo de tráfego aéreo.
- (31) Observa-se que a legislação belga aplicável prevê que os controladores de tráfego aéreo devem ser retirados do serviço cinco anos antes da data da sua reforma. Durante esses cinco anos, são elegíveis para a pré-reforma (a seguir designado «regime DISPO») e recebem um subsídio correspondente a 75% a 85% do seu último salário. De acordo com as informações fornecidas no projeto de plano de desempenho, os controladores de tráfego aéreo são atualmente colocados no DISPO aos 56 anos e este limite de idade deverá ser levantado para os 57 anos. A partir de 2025, 30% dos controladores operacionais de tráfego aéreo da skeyes atingem a idade de pré-reforma durante o PR3, enquanto se prevê que mais 20% dos controladores de tráfego aéreo operacionais tenham acesso à pré-reforma no PR4.
- (32) A skeyes tenciona recrutar e formar novos controladores de tráfego aéreo, a fim de substituir as reformas previstas e fornecer uma capacidade proporcional à procura de tráfego prevista. De acordo com o projeto de plano de desempenho, a skeyes incorrerá, a este respeito, em custos adicionais afetados à base de custos em rota ao longo de todo o período de referência, incluindo os custos relacionados com o regime de pré-reforma DISPO.

- (33) Além disso, o projeto de plano de desempenho salienta que a skeyes pretende substituir o seu sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM») por um sistema único, integrado e harmonizado de gestão do espaço aéreo com a MUAC e a Defesa Belga, o que é considerado essencial para apoiar a integração dos serviços ATM civis e militares e para aumentar a capacidade e as eficiências operacionais.
- (34) No que diz respeito à MUAC, a Bélgica e o Luxemburgo remetem para a convenção coletiva celebrada em 2019, que visa, em substância, aumentar a disponibilidade dos controladores de tráfego aéreo, a fim de mitigar o fosso entre a disponibilidade de pessoal e a procura de tráfego. As disposições em matéria de flexibilidade introduzidas no acordo são acompanhadas de um aumento das tabelas salariais de quase 11%, o que afeta a base de custos ao longo de todo o período de referência.
- (35) A MUAC também incorreu em custos adicionais durante o PR3 em relação a melhorias específicas do seu processo de análise pós-operações e dos instrumentos conexos, que visam otimizar ainda mais o planeamento das operações diárias.
- (36) A Comissão considerou que os desvios referidos no considerando 26 não podem ser exclusivamente atribuídos aos custos adicionais associados às medidas relacionadas com a capacidade, incluindo os custos relacionados com o recrutamento e a formação de novos controladores de tráfego aéreo e os custos de grandes investimentos relacionados com a capacidade. Por conseguinte, a Comissão concluiu que os desvios de custos comunicados em relação às tendências do custo unitário determinado a nível da União no que diz respeito à Bélgica e ao Luxemburgo são demasiado significativos para serem exclusivamente atribuídos às medidas comunicadas para a consecução dos objetivos de capacidade local.
- (37) Consequentemente, 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 da Bélgica e do Luxemburgo.
- (38) 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 a Bélgica e o Luxemburgo não apresentaram, nos seus projetos do plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União de longo prazo. Consequentemente, o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do referido anexo não se cumpre no caso da Bélgica e do Luxemburgo.
- (39) Em relação aos elementos a rever estipulados no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que foi estabelecida uma metodologia de imputação dos custos revista, com a finalidade de repartir os custos determinados entre os serviços de rota e os serviços de terminal para o PR3 com respeito à Bélgica. As alterações propostas dizem respeito à imputação dos custos dos serviços de controlo de aproximação incorridos pela skeyes e à imputação dos custos relacionados com os custos das autoridades supervisoras nacionais. A Comissão regista que as alterações propostas levam, nomeadamente, a que o custo dos serviços de controlo de aproximação seja inteiramente imputado à zona de tarifação de rota.
- (40) A Comissão tem dúvidas quanto à conformidade da alteração na metodologia de imputação dos custos referida no considerando 93 com os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. A Comissão vai examinar melhor os elementos relacionados na altura de avaliar o projeto de plano de desempenho revisto do FABEC em relação ao prestador de serviços de navegação aérea em questão.
- (41) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 21 a 40, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC, quanto à zona de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo, devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Revisão dos projetos de objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal — Bélgica

- (42) A Comissão tem reservas quanto aos projetos de objetivos de desempenho dos serviços de terminal da Bélgica da relação custo-eficiência, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

- (43) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal do PR3 com a tendência do custo unitário determinado em rota, a Comissão constatou que a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal da zona de tarifação de terminal da Bélgica de +6,3% é superior à tendência do custo unitário determinado em rota da Bélgica ao nível da zona de tarifação de +5,7% observada durante o PR3.
- (44) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Bélgica de +6,3% durante o PR3 é superior à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de +0,5% observada durante o PR2.
- (45) Em terceiro lugar, ao comparar os projetos de objetivos nacionais para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes para o PR3, a Comissão observa que a estimativa dos custos unitários determinados do aeroporto de Bruxelas está significativamente acima do custo unitário determinado mediano do grupo de comparação pertinente.
- (46) Por conseguinte, a Comissão considera que a Bélgica deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos para o custo unitário determinado dos serviços de terminal para o PR3.

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

- (47) Em relação aos elementos a rever estipulados no anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o projeto de regime de incentivos para a capacidade de rota proposto no projeto de plano de desempenho do FABEC inclui uma vantagem financeira máxima equivalente à desvantagem financeira máxima, sendo que ambas ascendem a 0,5% dos custos determinados.
- (48) Com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,5% dos custos determinados, teria qualquer impacto significativo nas receitas em risco, conforme exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (49) Quanto aos regimes de incentivos para a capacidade de terminal propostos para as zonas de tarifação de terminal da Bélgica, França e dos Países Baixos, a Comissão tem dúvidas de que as desvantagens financeiras máximas propostas, que ascendem, em relação a todos os referidos regimes de incentivos, a 0,5% dos custos determinados, teria um impacto significativo nas receitas em risco, conforme exigido pelo artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (50) Quanto ao regime de incentivos para a capacidade de terminal proposto para a zona de tarifação de terminal do Luxemburgo, a Comissão tem dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,25% dos custos determinados, teria qualquer impacto significativo nas receitas em risco, conforme exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (51) Por conseguinte, a Bélgica, a França, a Alemanha, o Luxemburgo e os Países Baixos, em relação ao projeto de plano de desempenho apresentado pelo FABEC, devem rever os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota, 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.
- (52) Além disso, a Bélgica, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos, no que diz respeito ao projeto de plano de desempenho apresentado pelo FABEC, devem rever os seus projetos de regimes de incentivos para atingir os objetivos de capacidade de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam fixadas a um nível que tenha um impacto significativo nas receitas em risco, tal como expressamente exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, deverá conduzir a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1% dos custos determinados.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS À GRÉCIA

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

- (53) Os projetos de objetivos de capacidade propostos pela Grécia, expressos em minutos de atraso ATFM em rota por voo, bem como os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 estabelecidos no plano de operações da rede de setembro de 2021, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos de capacidade de rota da Grécia, em minutos de atraso ATFM por voo	0,32	0,26	0,20	0,20
Valores de referência para a Grécia, em minutos de atraso ATFM por voo	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) A Comissão observa que os projetos de objetivos de capacidade propostos pela Grécia para os anos civis de 2021 a 2024 é significativamente superior aos valores de referência nacionais correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede de setembro de 2021. Em particular, constata-se que o maior desvio dos projetos de objetivos de capacidade em relação aos valores de referência nacionais correspondentes ocorre no ano civil de 2021.
- (55) A Comissão observa que as medidas de melhoria da capacidade delineadas no projeto de plano de desempenho estão apenas em consonância com parte das medidas estabelecidas no plano de operações da rede de setembro de 2021. Essas medidas incluem grandes investimentos na modernização das infraestruturas de gestão do tráfego aéreo, o recrutamento de um total de 70 equivalentes a tempo inteiro como controladores de tráfego aéreo do centro de controlo de área durante o ano civil de 2022, bem como medidas de reestruturação do espaço aéreo.
- (56) No entanto, a Comissão observa que várias medidas relevantes de melhoria da capacidade constantes do plano de operações da rede de setembro de 2021 não estão incluídas no projeto de plano de desempenho apresentado pela Grécia, o que pode resultar numa lacuna de capacidade durante os anos civis de 2023 e 2024. Com base nas informações apresentadas pela Grécia, também não é claro de que forma será gerido o aumento significativo do número de controladores de tráfego aéreo, bem como a subsequente formação em funções a partir do ano civil de 2022, satisfazendo simultaneamente a crescente procura de capacidade.
- (57) Tendo em conta que os projetos de objetivos de capacidade da Grécia são superiores aos valores de referência nacionais correspondentes durante o período de 2021-2024, afigura-se, em relação ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, que as medidas propostas serão insuficientes para satisfazer a procura de tráfego prevista, em especial à luz do crescimento previsto do tráfego no final do PR3 no âmbito da recuperação do tráfego aéreo na sequência do impacto da pandemia de COVID-19.
- (58) A Grécia afirma no seu projeto de plano de desempenho que os objetivos para os anos civis de 2021-2024 não puderam ser fixados em conformidade com os valores de referência incluídos no plano de operações da rede de setembro de 2021, devido à recuperação mais otimista do tráfego aéreo incluída na previsão de tráfego STATFOR de outubro de 2021. A Grécia afirma ainda que os objetivos propostos refletem esta alteração dos pressupostos de tráfego e, por conseguinte, se afastam dos valores de referência.
- (59) Todavia, à luz dos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão considera que as informações e provas fornecidas pela Grécia no seu projeto de plano de desempenho, incluindo sobre as circunstâncias locais relevantes, não justificam os desvios significativos propostos dos objetivos de capacidade de rota em relação aos valores de referência correspondentes.
- (60) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 53 a 59, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Grécia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (61) A Comissão tem reservas quanto aos projetos de objetivos de desempenho de capacidade dos serviços de terminal da Grécia, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (62) Mais especificamente, a Comissão concluiu que, ao comparar a nível do aeroporto os projetos de objetivos nacionais para o atraso ATFM à chegada médio com o desempenho de aeroportos semelhantes, espera-se que o aeroporto de Atenas registe atrasos ATFM mais elevados do que os previstos para aeroportos semelhantes.
- (63) Por conseguinte, a Comissão considera que a Grécia deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos de capacidade dos serviços de navegação aérea de terminal.

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (64) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Grécia são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Grécia	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) 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 custo unitário determinado em rota da Grécia ao nível da zona de tarifação de +9,1% durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (66) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Grécia ao nível da zona de tarifação de +0,5% durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (67) 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 da Grécia para o custo unitário determinado de 23,20 EUR em EUR2017 é 18,9% inferior ao valor de referência médio de 28,59 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. No entanto, a Comissão observa que o custo unitário determinado em rota da Grécia deverá exceder a média do grupo de comparação durante o PR3, com uma diferença de +8,7% observada em relação ao ano civil de 2024.
- (68) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (69) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota do PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho da Grécia e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 54 milhões de euros em EUR2017, ao passo que se observa um desvio correspondente em relação à tendência a nível da União de longo prazo de cerca de 31 milhões de euros em EUR2017.

- (70) A Grécia indica no projeto de plano de desempenho que está previsto um aumento significativo do número de controladores de tráfego aéreo em operações no centro de controlo de área de Atenas no decurso do PR3, resultando num total de 71 equivalentes a tempo inteiro adicionais em 2024, em comparação com 2019. Além disso, prevê-se que vários investimentos importantes no domínio da gestão do tráfego aéreo e dos sistemas de vigilância sejam realizados no final do período de referência, com um impacto significativo em termos de custos a partir de 2022. A Grécia afirma no projeto de plano de desempenho que os custos de amortização correspondentes foram compensados dos montantes cobrados em excesso no PR2 no que respeita aos investimentos atrasados em ativos imobilizados.
- (71) A Comissão observa que o parecer recebido do organismo de análise do desempenho aponta para ambiguidades e incoerências quanto ao conjunto global de medidas apresentadas pela Grécia no que diz respeito à execução dos seus objetivos de capacidade local, o que levou o organismo de análise do desempenho a questionar se essas medidas serão efetivamente aplicadas e, por conseguinte, terão o impacto esperado. Note-se igualmente que a Grécia não especificou nem quantificou, no seu projeto de plano de desempenho, os custos adicionais relacionados com a formação e o recrutamento de novos controladores de tráfego aéreo. Na ausência de informações fundamentadas sobre esses custos, a Comissão estima que ambos os desvios referidos no considerando 69 são demasiado significativos para justificar que poderiam ser exclusivamente atribuídos a medidas destinadas a alcançar os objetivos de capacidade local.
- (72) Além disso, convém registar que os projetos de objetivos de capacidade definidos pela Grécia foram considerados incoerentes com os correspondentes objetivos a nível da União, pelos motivos enunciados nos considerandos 53 a 59 da presente decisão. Na ausência de objetivos de capacidade avaliados como coerentes, a Comissão considera que, nesta altura, não é possível concluir a avaliação do critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em relação à Grécia, visto que as medidas planeadas necessárias para atingir os objetivos de capacidade poderão ser revistas devido à revisão necessária dos objetivos de capacidade.
- (73) 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 da Grécia.
- (74) 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 a Grécia não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União de longo prazo. Por conseguinte, o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do referido anexo não se cumpre no caso da Grécia.
- (75) Além disso, a revisão dos parâmetros e fatores essenciais, referidos no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, subjacentes aos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência resultou nas seguintes constatações sobre a base de custos do PR3 proposta relativa à Grécia.
- (76) A Comissão observa que custos determinados relacionados com operações de busca e salvamento foram acrescentados pela primeira vez na base de custos em rota da Grécia no PR3. Esses custos conduzem a um aumento considerável dos custos determinados dos serviços em rota e ascendem a cerca de 9% da base de custos dos serviços em rota de 2020 e a cerca de 5% da base de custos total dos serviços em rota de 2024. A Grécia deve apresentar, no seu projeto revisto de plano de desempenho, justificações adicionais quanto à elegibilidade e proporcionalidade dos custos determinados conexos e à sua repartição entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, bem como entre os serviços de navegação aérea e outros setores pertinentes.
- (77) Além disso, a Comissão toma nota da criação de uma nova autoridade supervisora nacional, separada do prestador de serviços de navegação aérea, que está associada a um aumento dos custos de supervisão. Tendo em conta a magnitude dos custos adicionais conexos, a Grécia deve explicar melhor os fatores de custo subjacentes e os pressupostos no seu projeto revisto de plano de desempenho.
- (78) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 64 a 77, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Grécia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Revisão dos projetos de objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

- (79) A Comissão tem reservas quanto aos projetos de objetivos de desempenho dos serviços de terminal da Grécia da relação custo-eficiência, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (80) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Grécia de +6,8% durante o PR3 é superior à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de -3,9% observada durante o PR2.
- (81) Por conseguinte, a Comissão considera que a Grécia deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos para o custo unitário determinado dos serviços de terminal para o PR3.

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

- (82) Em relação aos elementos de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade de rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Grécia incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,50% dos custos determinados para os serviços em rota de 0,60% dos custos determinados para os serviços de terminal, e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,10% dos custos determinados para os serviços em rota e a 0,30% dos custos determinados no caso dos serviços de terminal.
- (83) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que as desvantagens financeiras máximas propostas, que ascendem a 0,50% dos custos determinados para os serviços em rota e a 0,60% dos custos determinados para os serviços de terminal, teriam qualquer impacto significativo nas receitas em risco, conforme exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (84) Por conseguinte, a Grécia deve rever 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.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS A CHIPRE

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

- (85) Os projetos de objetivos de capacidade propostos pelo Chipre, expressos em minutos de atraso ATFM em rota por voo, bem como os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 estabelecidos no plano de operações da rede de setembro de 2021, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos de capacidade em rota do Chipre, em minutos de atraso ATFM por voo	0,10	0,30	0,40	0,30
Valores de referência para o Chipre, em minutos de atraso ATFM por voo	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) A Comissão observa que os projetos de objetivos de capacidade propostos pelo Chipre para os anos civis de 2021 a 2024 são significativamente superiores aos valores de referência nacionais correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede de setembro de 2021. A este respeito, constata-se que o maior desvio dos projetos de objetivos de capacidade em relação aos valores de referência nacionais correspondentes ocorre no ano de 2024, seguido pelos anos 2023 e 2022, respetivamente

- (87) A Comissão observa que as medidas de melhoria da capacidade delineadas no projeto de plano de desempenho estão apenas em consonância com parte das medidas estabelecidas no plano de operações da rede de setembro de 2021. Essas medidas incluem o reforço do pessoal dos prestadores de serviços de tráfego aéreo (ATSP), grandes investimentos na modernização das infraestruturas de gestão do tráfego aéreo, bem como medidas de reestruturação do espaço aéreo. Além disso, quanto ao recrutamento de pessoal, está previsto o aumento no número de controladores de tráfego aéreo em serviço no centro de controlo de área de Nicósia para 22 equivalentes a tempo inteiro durante o PR3.
- (88) No entanto, a Comissão observa que várias medidas relevantes de melhoria da capacidade constantes do plano de operações da rede de setembro de 2021 não estão incluídas no projeto de plano de desempenho apresentado pelo Chipre, nomeadamente o melhoramento das técnicas de gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo, a transição para o novo centro de controlo de área e um projeto de excelência operacional.
- (89) Tendo em conta que os projetos de objetivos de capacidade do Chipre são superiores aos valores de referência nacionais correspondentes durante os três últimos anos civis do PR3, afigura-se, em relação ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, que as medidas propostas serão insuficientes para satisfazer a procura de tráfego prevista, em especial à luz do crescimento previsto do tráfego no PR3.
- (90) Chipre afirma, no seu projeto de plano de desempenho, que não foi possível definir objetivos mais ambiciosos devido a medidas de redução de custos para alcançar os objetivos no domínio essencial de desempenho em termos de custo-eficácia, bem como à evolução da situação geopolítica que afeta significativamente a prestação de serviços de navegação aérea.
- (91) Todavia, à luz dos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão considera que as informações e provas fornecidas pelo Chipre no seu projeto de plano de desempenho, incluindo sobre as circunstâncias locais relevantes, não justificam os desvios significativos propostos dos objetivos de capacidade de rota em relação aos valores de referência correspondentes.
- (92) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 85 a 91, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do Chipre devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (93) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos por Chipre são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Chipre	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) 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 custo unitário determinado em rota do Chipre ao nível da zona de tarifação de +4,9% durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (95) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo do Chipre ao nível da zona de tarifação de -0,2% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (96) 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 do Chipre para o custo unitário determinado de 26,61 EUR em EUR2017 é 4,7% inferior ao valor de referência médio de 27,91 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. Contudo, a Comissão regista que o custo unitário determinado em rota do Chipre se situa 6,0% abaixo da média do grupo de comparação em relação ao ano 2024.

- (97) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (98) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho de Chipre e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 10 milhões de euros em EUR2017, ao passo que o desvio correspondente em relação à tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 6 milhões de euros em EUR2017.
- (99) Em relação ao critério definido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão regista que o Chipre indicou, no seu projeto do plano de desempenho, que os desvios nos custos em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União e em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União de longo prazo se devem às medidas necessárias para alcançar os objetivos de capacidade, incluindo o reforço do pessoal e a atualização da infraestrutura de ATM existente, que se destinam a tornar possível a operação de setores ATC adicionais. O projeto de plano de desempenho indica que se estima que mais controladores de tráfego aéreo estejam operacionais durante o PR3, prevenindo-se que o número total de controladores de tráfego aéreo em operação atinja os 100 equivalentes a tempo inteiro em 2024, contra 73 equivalentes a tempo inteiro em 2019. No entanto, a Comissão observa que Chipre não quantificou no seu projeto de plano de desempenho o impacto esperado em termos de custos das medidas apresentadas associadas à realização dos objetivos de capacidade local.
- (100) Convém registar que os projetos de objetivos de capacidade definidos pelo Chipre foram considerados incoerentes com os correspondentes objetivos a nível da União, pelos motivos enunciados nos considerandos 85 a 91. Na ausência de objetivos de capacidade avaliados como coerentes, a Comissão considera que, nesta altura, não é possível concluir a avaliação do critério definido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 em relação a Chipre, visto que as medidas planeadas necessárias para atingir os objetivos de capacidade poderão ser alteradas devido à revisão necessária dos objetivos de capacidade.
- (101) Em relação ao critério definido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve registar-se que o Chipre refere, nos seus projetos de planos de desempenho, uma medida de reestruturação planeada consistindo no estabelecimento de uma nova entidade constituída como sociedade para a prestação de serviços de navegação aérea em Chipre. O Chipre salienta que prevê custos de reestruturação em relação a essa medida, mas também realça que a estimativa desses custos não foi possível na altura de estabelecer o projeto de plano de desempenho. Em conformidade, o projeto de plano de desempenho não contém qualquer justificação nem detalhes que permitam à Comissão avaliar a aplicabilidade do critério definido no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), relativamente à medida notificada. Consequentemente, o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do referido anexo não se cumpre no caso do Chipre.
- (102) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 93 a 101, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do Chipre devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS À LETÓNIA

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (103) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Letónia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Letónia	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) 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 custo unitário determinado em rota da Letónia ao nível da zona de tarifação de +3,3% por ano durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (105) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Letónia ao nível da zona de tarifação de -0,4% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (106) 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 custo unitário determinado de 23,61 EUR da Letónia em EUR2017 é 17,2% inferior ao valor de referência médio de 28,51 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão observa que o custo unitário determinado em rota da Letónia para 2024 continuará a ser inferior em 15% à média do grupo de comparação.
- (107) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (108) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho da Letónia e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 2 milhões de euros em EUR2017, ao passo que o desvio correspondente em relação à tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 2 milhões de euros em EUR2017.
- (109) 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 a Letónia define no projeto de plano de desempenho determinadas medidas tomadas pelo prestador de serviços de navegação aérea (LGS) para efeitos de atingir os objetivos de capacidade locais.
- (110) A Comissão observa que, na sequência da aplicação de medidas de redução de custos em 2020 e 2021, a LGS tenciona aumentar os seus custos de pessoal e de depreciação nos restantes anos do PR3, a fim de ter em conta a recuperação do tráfego prevista a partir de 2022 até 2024 e mitigar o aumento da carga de trabalho devido a reconfigurações de rota em torno do espaço aéreo da Bielorrússia.
- (111) No que diz respeito às medidas em matéria de pessoal, a Comissão observa que a LGS tenciona aumentar o número de controladores de tráfego aéreo de rota em operação durante o PR3 até nove equivalentes a tempo inteiro em 2020-2021 e um em 2022-2024. Reconhece-se que o prestador de serviços de navegação aérea criou este programa de formação de controladores de tráfego aéreo antes da pandemia, a fim de ter em conta o crescimento previsto do tráfego e evitar futuros atrasos ATFM em rota, como os registados no PR2.
- (112) Em relação à política de remuneração, a Comissão observa que, a partir de 2022, a LGS tenciona restabelecer algumas das suas obrigações para com os trabalhadores, incluindo um aumento acordado de 8% dos salários brutos, que tinha sido temporariamente suspenso durante a crise. Além disso, a Letónia espera registar aumentos salariais adicionais devido a um aumento geral do salário médio nacional.
- (113) Em relação aos investimentos previstos em ativos imobilizados, a Comissão observa que a LGS tenciona retomar vários projetos de investimento no PR3, sob reserva dos resultados financeiros da LGS e da recuperação efetiva do tráfego. A Comissão observa que os custos de depreciação dos quatro «novos grandes investimentos» e «outros novos investimentos» comunicados pela LGS deverão aumentar consideravelmente em 2023. No entanto, a contribuição desses investimentos para o futuro fornecimento de capacidade não está fundamentada no projeto de plano de desempenho da Letónia.
- (114) A Comissão reconhece que a contratação de controladores de tráfego aéreo adicionais e a retoma de investimentos em ativos imobilizados para reforço de capacidade podem constituir razões válidas para se desviar das tendências do DUC à escala da União, a fim de proporcionar a capacidade necessária a longo prazo. No entanto, a Comissão não pôde estabelecer, com base nas informações contidas no projeto de plano de desempenho da Letónia, que o aumento indicado dos salários do pessoal seria uma medida necessária e proporcionada para alcançar os objetivos de desempenho local em termos de capacidade e poderia ser invocado para justificar um desvio em relação às tendências do DUC a nível da União.

- (115) Além disso, a Comissão concluiu, com base na avaliação do organismo de análise do desempenho, que o custo de capital proposto pela Letónia revela uma anomalia no que diz respeito à rendibilidade prevista dos capitais próprios, que não foi fixada a um nível proporcional à exposição ao risco financeiro do prestador de serviços de navegação aérea. Daqui resulta, durante o PR3, um custo de capital que é aproximadamente 1,5 milhões de euros superior ao risco financeiro incorrido como resultado do mecanismo de partilha de riscos de tráfego. Esse excesso não pode ser justificado pela consecução dos objetivos de capacidade.
- (116) Por conseguinte, a Comissão considera que a Letónia não demonstrou adequadamente que os desvios referidos no considerando 108 podem ser exclusivamente atribuídos a custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para alcançar os objetivos de desempenho locais no domínio essencial de desempenho da capacidade. 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 da Letónia.
- (117) 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 a Letónia não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado 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 da Letónia.
- (118) Além disso, a revisão dos parâmetros e fatores essenciais, referidos no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, subjacentes aos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, resultou nas seguintes constatações relativas aos valores de referência e aos custos de pensões de 2019 e 2014.
- (119) Em primeiro lugar, a Comissão observa que, a partir de 2020, a Letónia afeta uma parte da sua base de custos à região de informação de voo de Víliaus («RIV de Víliaus») correspondente aos custos dos serviços ATM e de comunicações, navegação e vigilância (CNS) prestados na rota NINTA — ADAXA. No entanto, o projeto de plano de desempenho da Letónia apresenta valores de referência iguais aos custos reais de 2014 e 2019, respetivamente, sem deduzir os custos relacionados com a rota NINTA — ADAXA. Com base no parecer do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que os ajustamentos dos valores de referência de custos e de tráfego de 2014 e 2019 da Letónia são necessários para tornar esses valores comparáveis com os custos determinados no PR3 e permitir uma avaliação rigorosa dos objetivos da Letónia em matéria de custo-eficiência no PR3.
- (120) Em segundo lugar, com base no parecer do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que a Letónia deve reavaliar ou justificar melhor os custos determinados propostos no que respeita às pensões, uma vez que a parte proporcional desses custos se afigura anormalmente elevada em relação à base de custos total.
- (121) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 103 a 120, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Letónia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS A MALTA

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (122) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos por Malta para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota de Malta	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) 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 custo unitário determinado em rota de Malta ao nível da zona de tarifação de +2,0% por ano durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (124) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo de Malta ao nível da zona de tarifação de +1,6% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (125) 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 custo unitário determinado de 22,98 EUR de Malta em EUR2017 é 19,7% inferior ao valor de referência médio de 28,64 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão observa que o custo unitário determinado em rota de Malta para 2024 continuará a ser inferior em 22,1% à média do grupo de comparação.
- (126) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (127) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho de Malta e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 1 milhão de euros em EUR2017, ao passo que o desvio correspondente em relação à tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 5,8 milhões de euros em EUR2017.
- (128) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, Malta apresentou no seu projeto de plano de desempenho determinadas medidas e investimentos relativos à realização de objetivos de capacidade.
- (129) Em especial, a Comissão observa que, até 2024, a MATSA tenciona contratar quatro especialistas técnicos como pessoal de eletrónica de segurança do tráfego aéreo e cinco controladores de tráfego aéreo. Os novos controladores de tráfego aéreo começarão, no entanto, a desenvolver atividades na torre, pelo que se prevê que os custos de pessoal correspondentes sejam inicialmente atribuídos principalmente aos serviços de navegação aérea de terminal. A Comissão observa igualmente que, a partir de 2023, a MATSA tenciona aumentar as remunerações do pessoal na sequência de um congelamento salarial de dois anos acordado coletivamente com o seu pessoal, a fim de poupar custos durante a pandemia.
- (130) A Comissão observa que a MATSA tenciona aumentar outros custos operacionais com o objetivo de melhorar as competências do pessoal e de ministrar formação, a fim de permitir a disponibilização de capacidades futuras. A Comissão observa igualmente que a MATSA refere que o aumento dos prémios de seguro e da inflação constituem outros fatores determinantes de outros custos operacionais adicionais.
- (131) O organismo de análise do desempenho informa que a MATSA tenciona aumentar significativamente os seus custos de depreciação durante o PR3. No entanto, a Comissão não registou constatações de que o aumento dos custos de depreciação possa ser justificado devido a medidas relacionadas com a capacidade, uma vez que o projeto de plano de desempenho de Malta não fornece quaisquer pormenores sobre a contribuição para a capacidade dos novos investimentos previstos no PR3.
- (132) A Comissão considera que um aumento do número de efetivos dos prestadores de serviços de navegação aérea, a fim de ter em conta a capacidade futura prevista, poderá constituir uma razão válida para um desvio nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito a Malta. No entanto, devido à insuficiência de informações no projeto de plano de desempenho, a Comissão não conseguiu determinar se os aumentos comunicados dos salários do pessoal e os investimentos previstos em ativos fixos são necessários e proporcionados para alcançar os objetivos de capacidade local, pelo que podem ser invocados para justificar um desvio em relação às tendências DUC a nível da União.
- (133) Por conseguinte, a Comissão considera que Malta não demonstrou adequadamente que os desvios referidos nos considerando 128 a 132 podem ser exclusivamente atribuídos a custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para alcançar os objetivos de desempenho locais no domínio essencial de desempenho da capacidade. Consequentemente, 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 de Malta.

- (134) 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 Malta não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado 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 de Malta.
- (135) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 122 a 134, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Malta devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Revisão do projeto de objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

- (136) A Comissão tem reservas quanto ao projeto de objetivos de desempenho dos serviços de terminal de Malta da relação custo-eficiência, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (137) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal do PR3 com a tendência do custo unitário determinado em rota, a Comissão constatou que a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal da zona de tarifação de terminal de Malta de +4,3% é superior à tendência do custo unitário determinado em rota de Malta ao nível da zona de tarifação de +2,0% observada durante o PR3.
- (138) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal de Malta de +4,3% durante o PR3 é superior à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de +0,6% observada durante o PR2.
- (139) Por conseguinte, a Comissão considera que Malta deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos para o custo unitário determinado dos serviços de terminal no PR3.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS À ROMÉNIA

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (140) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Roménia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Roménia	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) 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 custo unitário determinado em rota da Roménia ao nível da zona de tarifação de +2,9% por ano durante o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (142) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Roménia ao nível da zona de tarifação de +0,6% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (143) 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 custo unitário determinado de 34,03 EUR da Roménia em EUR2017 é 14,6% inferior ao valor de referência médio de 39,84 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão observa que o custo unitário determinado em rota da Roménia para 2024 continuará a ser inferior em 9,0% à média do grupo de comparação.

- (144) Além disso, é necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (145) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do custo unitário determinado a nível da União do PR3 é de aproximadamente 15 milhão de euros em EUR2017, ao passo que o desvio correspondente em relação à tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 32 milhões de euros em EUR2017.
- (146) 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 a Roménia menciona, no respetivo projeto de plano de desempenho, que incorrerá custos determinados adicionais durante o PR3 pelo prestador de serviços de navegação aérea em rota, nomeadamente a ROMATSA, a fim de implementar medidas destinadas a atingir os objetivos de capacidade locais. As medidas invocadas pela Roménia dizem principalmente respeito aos custos de pessoal e de formação, seguidos dos custos de investimento.
- (147) A Comissão observa que a ROMATSA tenciona incorrer em custos adicionais com pessoal e outros custos operacionais, a fim de recrutar e formar novos controladores de tráfego aéreo de rota. A Roménia justifica o plano de recrutamento e formação proposto, a fim de substituir uma grande vaga de reformas cujo pico está previsto para o PR4. A Roménia salienta que o plano deve começar já no PR3, tendo em conta que são necessários três a cinco anos para formar um controlador de tráfego aéreo totalmente credenciado. No entanto, o organismo de análise do desempenho concluiu que o nível dos custos associados ao plano de recrutamento deve ser mais fundamentado e justificado, tendo em conta o seu nível elevado. Com base no parecer do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que a ROMATSA deve, em especial, fornecer explicações adicionais sobre a forma como foram calculados os custos de pessoal e de formação para cada equivalente a tempo inteiro.
- (148) Em relação aos custos de investimento, a Comissão observa que o projeto de plano de desempenho da Roménia sublinha a necessidade de incorrer em custos de depreciação e custos de capital adicionais para executar os seguintes projetos: a etapa 1 do sistema ATM, fase 1 (que teve início no PR2 e se deprecia a partir de 2020) e a etapa 1, fase 2 (que teve início no PR2 e se deprecia a partir de 2022), a complexidade do tráfego e a ferramenta de avaliação, cuja implementação está prevista para 2024, e o contrato de prestação de serviços Datalink.
- (149) A respeito dos custos do sistema ATM, o organismo de análise do desempenho constatou no seu relatório de monitorização do PR2 que as despesas de capital correspondentes à etapa 1 fase 2 previstas no PR2 não se realizaram ao longo de todo o período de referência e que os custos de investimento reais totais foram significativamente inferiores aos determinados no plano de desempenho do PR2. Em termos gerais, o organismo de análise do desempenho calcula que no PR2 os utilizadores do espaço aéreo asseguraram um financiamento de 32,5 milhões de EUR para investimentos que não se materializaram e não se sabe se esse montante será reembolsado aos utilizadores do espaço aéreo. O organismo de análise do desempenho concluiu que os custos adicionais invocados pela Roménia à conta de um desvio para atingir os seus objetivos de capacidade em rota locais do PR3 não são, por conseguinte, justificados.
- (150) Deve observar-se que a Comissão constatou, com base na avaliação do organismo de análise do desempenho, que o custo de capital proposto pela Roménia não foi definido a um nível compatível com o custo eficiente de nível de capital. Daqui resulta, durante o PR3, um custo de capital que é 16 milhões de euros superior ao risco financeiro incorrido como resultado do mecanismo de partilha de riscos de tráfego. Esse excesso não pode ser justificado pela consecução dos objetivos de capacidade.
- (151) À luz das considerações definidas nos considerandos 146 a 150, e tendo em conta o aconselhamento do organismo de análise do desempenho, a Comissão conclui que o critério definido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não se encontra preenchido no respeitante à Roménia.
- (152) 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 a Roménia não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado 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 da Roménia.

- (153) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 140 a 152, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Roménia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

Revisão do projeto de objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

- (154) A Comissão tem reservas quanto aos projetos de objetivos de desempenho dos serviços de terminal da Roménia da relação custo-eficiência, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (155) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal do PR3 com a tendência do custo unitário determinado em rota, a Comissão constatou que a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal da zona de tarifação de terminal da Roménia de +4,3% é superior à tendência do custo unitário determinado em rota da Roménia ao nível da zona de tarifação de +2,9% observada durante o PR3.
- (156) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Roménia de +4,3% durante o PR3 são superiores à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de -3,1% observada durante o PR2.
- (157) Por conseguinte, a Comissão considera que a Roménia deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos para o custo unitário determinado dos serviços de terminal para o PR3.

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

- (158) Em relação aos elementos a rever estipulados no anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade de terminal proposto no projeto de plano de desempenho da Roménia inclui uma desvantagem financeira máxima que ascende a 0,50% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima equivalente a 0,50% dos custos determinados.
- (159) Em relação aos regimes de incentivos de terminal, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que as desvantagens financeiras máximas propostas, que ascendem a 0,50% dos custos determinados, teriam qualquer impacto significativo nas receitas em risco, conforme exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (160) Por conseguinte, a Roménia deve rever o seu projeto de regime de incentivo para o alcance dos objetivos de capacidade de terminal, de modo a que a desvantagem financeira máxima decorrentes desse regime de incentivo seja definida 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.

CONSTATAÇÕES RELATIVAS À SUÉCIA

Avaliação dos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (161) Os projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Suécia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Suécia	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020 -2021	2022	2023	2024
Projetos de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) 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 custo unitário determinado em rota da Suécia ao nível da zona de tarifação de +0,2% por ano durante o PR3 vai além da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (163) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Suécia ao nível da zona de tarifação de +1,0% por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (164) 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 custo unitário determinado de 58,87 EUR da Suécia em EUR2017 é 31,6% superior ao valor de referência médio de 44,74 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que a diferença se torna ainda maior durante o PR3, visto que o custo unitário determinado em rota da Suécia para 2024 é 41,8% superior à média do grupo de comparação.
- (165) É necessário examinar se os desvios observados anteriormente em relação aos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, poderão ser considerados necessários e proporcionais nos termos do ponto 1.4, alínea d), do referido anexo.
- (166) A Comissão observa que a diferença estimada pelo organismo de análise do desempenho entre os custos determinados em rota no PR3 comunicados no projeto de plano de desempenho da Suécia e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência a nível da União de longo prazo é de cerca de 43 milhões de euros em EUR2017.
- (167) 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 a Suécia apresenta no projeto de plano de desempenho várias medidas relativas à realização dos objetivos de capacidade locais.
- (168) A Comissão observa, nomeadamente, que o principal prestador de serviços de navegação aérea de rota, a saber, a LFV, planeia formar novos controladores de tráfego aéreo a fim de contemplar as reformas em vista nos restantes anos do PR3. A Suécia comunicou um aumento líquido planeado durante o PR3 de 14 equivalentes a tempo inteiro nos controladores de tráfego aéreo do centro de controlo de área de Malmö e de 14 equivalentes a tempo inteiro nos controladores de tráfego aéreo do centro de controlo de área de Estocolmo. Contudo, a Comissão observa que a Suécia não quantificou o impacto esperado a nível dos custos destas medidas de pessoal no seu projeto de plano de desempenho.
- (169) A Comissão observa que, além dos custos de pessoal, a Suécia comunicou que o maior e mais recente investimento da LFV é a «expansão dos serviços de torre de controlo remoto» em Estocolmo e em quatro aeroportos interligados (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Os custos determinados da «expansão dos serviços de torre de controlo remoto» elevam-se a 11% do total dos custos determinados dos investimentos no PR3. A Comissão observa que, em geral, as torres de controlo remoto constituem investimentos que prestam serviços de tráfego aéreo nos aeroportos e que devem, por conseguinte, em princípio, ser principalmente afetadas aos serviços de terminal. Contudo, o projeto de plano de desempenho da Suécia afeta 75% dos custos da «expansão dos serviços de torre de controlo remoto» a serviços de rota, sem dar justificações sobre o alcance geográfico ou a natureza dos serviços. A Comissão observa igualmente que os utilizadores do espaço aéreo questionaram a vertente empresarial deste investimento durante as consultas. A Comissão considera que a Suécia deveria rever ou justificar melhor essa vertente, assim como a afetação de custos deste investimento, e deveria abordar as preocupações expressas pelos utilizadores do espaço aéreo.
- (170) A Comissão observa que os outros novos investimentos planeados pela Suécia se elevam a 33% do total dos custos determinados dos investimentos no PR3. O projeto de plano de desempenho da Suécia refere que outros novos investimentos consistem em substituições e/ou atualizações relativas aos sistemas de comunicação, rádio, ajudas à navegação, assim como sistemas de recuperação de falhas e de apoio aos ATS. Contudo, a Comissão observa que o projeto de plano de desempenho da Suécia não presta informações sobre como cada um destes novos investimentos contribuirá para atingir os objetivos de capacidade locais.
- (171) À luz das considerações definidas nos considerandos 167 a 170, a Comissão considera que a Suécia não demonstrou adequadamente que o desvio referido no considerando 166 poderia ser exclusivamente atribuído a custos determinados adicionais relativos a medidas necessárias para atingir os objetivos de desempenho de capacidade locais. 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 da Suécia.

- (172) 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 a Suécia não apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, quaisquer medidas de reestruturação que justificassem um desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União ou em relação à tendência do custo unitário determinado 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 da Suécia.
- (173) Além disso, a revisão dos parâmetros e fatores essenciais, referidos no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, subjacentes aos projetos de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, resultou nas seguintes constatações relativas aos custos de referência de 2019, assim como aos custos de capital e pensões.
- (174) A Comissão observa que a Suécia propõe ajustar os valores de referência de 2019 para ter em conta a introdução de três novos aeroportos no sistema de taxas de rota a partir de 2020. O organismo de análise do desempenho observa que grande parte deste ajuste diz respeito ao Aeroporto de Montanha da Escandinávia, onde o ANSP, a SDATS, presta serviços de ATC. O projeto de plano de desempenho reporta que muitos aeroportos suecos prestam serviços de rota. A Suécia indica que permitir aos aeroportos prestar serviços de rota e de aproximação é mais eficiente em termos de custos porque as áreas de manobra de terminal nos aeroportos suecos são grandes e geograficamente distantes.
- (175) O projeto de plano de desempenho da Suécia indica que a inclusão de três novos aeroportos no regime de rota não transfere responsabilidades ou custos entre os ANSP já incluídos no regime. O organismo de análise do desempenho entendeu que este ajuste não se encontrava claramente explicado no projeto de plano de desempenho da Suécia.
- (176) Com base no conselho do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que a Suécia deveria reavaliar os montantes propostos para serem cobrados como retorno de capitais próprios dentro do custo do capital para a LFV. O organismo de análise do desempenho estima que, no PR3, o custo reportado do capital é 1,3 M EUR superior ao custo eficiente do capital. Especificamente, a Comissão e o organismo de análise do desempenho observam que sendo o custo do leque de capital próprio proposto pela Suécia para a LFV igual a 0,7% -1,9% ele é superior ao custo do capital próprio permitido pelo Governo da Suécia à LFV, que é de 0,0%. A Comissão observa que o custo proposto de capital da LFV inclui um retorno sobre o capital próprio relativo a vários aeroportos suecos que prestam serviços de rota. A Comissão considera que a Suécia deveria esclarecer e justificar a inclusão destes aeroportos em todos os elementos de custo da LFV, ou então rever os dados apresentados em conformidade.
- (177) Com base no conselho do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que a Suécia deveria reavaliar os custos de pensão propostos. O organismo de análise do desempenho constatou que a quota média de custos de pensão da LFV no PR3 era significativamente mais elevada do que a média da União. Também constatou que as contribuições associadas ao regime público de pensões estavam incluídas nos custos de pessoal como custos de segurança social, em vez de custos de pensão identificados separadamente nos quadros de declaração. O organismo de análise do desempenho indica que os custos de pensão são igualmente registados nos custos de capital desde que entradas extraordinárias relacionadas com os custos de pensão de anteriores períodos de referência são incluídas na base de ativos. O organismo de análise do desempenho conclui que a falta de transparência nos pressupostos assumidos ao nível do regime de benefícios definidos poderá ser problemática para a verificação das isenções de custos no PR3. A Comissão considera que a Suécia deve reportar de forma transparente os seus custos de pensões na rubrica separada referente aos custos de pensões dos quadros de declaração.
- (178) Com base nas constatações estabelecidas nos considerando 161 a 177, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Suécia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Revisão dos projetos de objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

- (179) A Comissão tem reservas quanto aos projetos de objetivos de desempenho dos serviços de terminal da Suécia da relação custo-eficiência, em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (180) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal do PR3 com a tendência do custo unitário determinado em rota, a Comissão constatou que a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal da zona de tarifação de terminal da Suécia de +0,9% é superior à tendência do custo unitário determinado em rota da Suécia ao nível da zona de tarifação de +0,2% observada durante o PR3.

- (181) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Suécia de +0,9% durante o PR3 são superiores à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de -5,8% observada durante o PR2.
- (182) Em terceiro lugar, ao comparar os projetos de objetivos nacionais para a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes para o PR3, a Comissão observa que a estimativa dos custos unitários determinados do aeroporto de Estocolmo Arlanda está limitadamente acima do custo unitário determinado mediano do grupo de comparação pertinente.
- (183) Por conseguinte, a Comissão considera que a Suécia deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações acima, ou rever em baixa os projetos de objetivos para o custo unitário determinado dos serviços de terminal para o PR3.

CONCLUSÕES

- (184) Com base na avaliação constante dos considerandos 21 a 183, a Comissão concluiu que os projetos de planos de desempenho nacionais e de blocos funcionais de espaço aéreo apresentados por Bélgica, Alemanha, Grécia, França, Chipre, Letónia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Roménia e Suécia incluem determinados objetivos de desempenho que não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (185) Em conformidade com o disposto no artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os Estados-Membros em causa devem submeter os seus projetos de planos de desempenho revistos à Comissão no prazo de três meses a contar da data de adoção da presente decisão, tendo em conta as recomendações feitas pela Comissão.
- (186) A Bélgica, a França, a Alemanha, o Luxemburgo e os Países Baixos, que juntamente com a Suíça desenvolveram e apresentaram um projeto de plano de desempenho do PR3 ao nível do FAB, devem apresentar em conjunto um projeto de plano de desempenho revisto para o FABEC que tenha em conta as recomendações dispostas na presente decisão.
- (187) A Comissão avaliará subsequentemente os projetos de planos de desempenho revistos na sua integralidade em conformidade com o procedimento definido no artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 e, em resultado dessa subsequente avaliação, a Comissão poderá assumir qualquer posição a respeito dos projetos de objetivos de desempenho e outros elementos dos planos de desempenho relativamente aos quais não tenham sido levantadas objeções na presente decisão.
- (188) Nos termos do artigo 17.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os objetivos definidos na versão mais recente do projeto de plano de desempenho devem ser aplicados provisoriamente até que a Comissão tenha tomado uma decisão sobre a coerência dos objetivos de desempenho ou dos objetivos de desempenho revistos, após a qual o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa são instados a adotar o seu plano de desempenho final.
- (189) A respeito do domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, o artigo 17.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 conferiu um efeito retroativo aos objetivos constantes do plano de desempenho final. Em resultado disso, qualquer diferença na receita devida à aplicação da taxa ou taxas unitárias calculadas com base no projeto de plano de desempenho, em vez da taxa ou taxas unitárias calculadas com base no plano de desempenho final, será resolvida através de subsequentes ajustes à taxa unitária durante o PR3, com regulação ajustada também pelas medidas excecionais para o PR3 estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627. Por conseguinte, a Comissão não concluirá acerca da conformidade das taxas unitárias de acordo com o artigo 29.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 antes dos planos de desempenho finais pertinentes terem sido adotados.
- (190) A Comissão observa que alguns Estados-Membros indicaram as suas intenções de incluir elementos de custo relativos à deteção de drones em aeroportos nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível estabelecer com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de planos de desempenho, até que ponto haviam os Estados-Membros incluído tais custos determinados nas suas bases de custos do PR3 e, sempre que tais custos foram de facto incluídos, até que ponto se encontram em relação com a prestação de serviços de navegação aérea e podem, assim, ser considerados elegíveis ao abrigo do sistema de desempenho e do regime de tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido de informação *ad hoc* a todos os Estados-Membros de forma a coligir as informações pertinentes e continuarão a examinar os custos reportados de deteção de drones em aeroportos no contexto da verificação da conformidade das taxas unitárias. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre o tema dos custos da deteção de drones.

(191) Em resposta à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, que teve início em 24 de fevereiro de 2022, a União adotou medidas restritivas que proíbem as transportadoras aéreas russas, quaisquer aeronaves registadas na Rússia e quaisquer aeronaves não registadas na Rússia que sejam propriedade, ou tenham sido fretadas, ou sejam de outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russos, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas têm conduzido a um tráfego aéreo reduzido no espaço aéreo situado sobre o território da União. O impacto a nível da União não deve, contudo, ser comparável à redução de tráfego causada pelo surto da pandemia de COVID-19 de março de 2020. Por conseguinte, afigura-se adequado manter as medidas e processos em vigor para implementação do sistema de desempenho e regime de tarifação no PR3. Ao reverem os respetivos objetivos de desempenho locais como parte dos seus projetos de planos de desempenho revistos, os Estados-Membros a quem a presente decisão é destinada devem ter em devida conta os efeitos operacionais e financeiros resultantes das respetivas mudanças no tráfego,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados por Bélgica, Alemanha, Grécia, França, Chipre, Letónia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Roménia e Suécia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

Chipre e Grécia irão rever em baixa os seus projetos de objetivos de capacidade de rota, expressos enquanto média de minutos de atraso em rota na gestão do fluxo de tráfego aéreo por voos.

Os Estados-Membros em causa referir-se-ão aos desvios observados entre os projetos de objetivos de capacidade apresentados e os correspondentes valores de referência estabelecidos no plano de operações da rede de setembro de 2021 a respeito dos anos civis de 2022, 2023 e 2024 do PR3 de forma a contemplar a procura de tráfego antecipada. Sempre que o plano de operações da rede recomendar medidas específicas para melhorar o desempenho da capacidade, devem ser tidas em conta essas medidas na revisão dos objetivos de desempenho.

Artigo 3.º

A Bélgica, a Grécia, o Chipre, a Letónia, o Luxemburgo, Malta, a Roménia e a Suécia devem rever em baixa os projetos de objetivos da relação custo-eficiência definidos para as suas zonas de tarifação de rota, expressos enquanto custo unitário determinado (DUC).

Ao rever os seus projetos de objetivos da relação custo-eficiência, todos os Estados-Membros em causa devem:

- a) assegurar que os objetivos da relação custo-eficiência revistos são coerentes tanto com a tendência DUC a nível da União como com a tendência DUC a longo prazo a nível da União;
- b) reduzir o nível de custos determinados em sintonia, pelo menos a respeito do ano civil de 2024;
- c) utilizar as mais recentes previsões de tráfego, expressas em unidades de serviço, em conformidade com o disposto no artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Em derrogação ao disposto na alínea a), sempre que a Comissão constatou, na presente decisão, que o valor de referência da zona de tarifação de rota pertinente preenche os critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o Estado-Membro em causa deve assegurar que os objetivos da relação custo-eficiência revistos são coerentes pelo menos com a tendência DUC a nível da União ou com a tendência DUC a longo prazo a nível da União.

Sempre que um Estado-Membro invocar, no seu projeto de plano de desempenho revisto, um desvio ao abrigo do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve assegurar que tal desvio é substanciado com informações e justificações adequadas.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são o Reino da Bélgica, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, a República Francesa, a República de Chipre, a República da Letónia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a República de Malta, o Reino dos Países Baixos, a Roménia e o Reino da Suécia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos nos planos nacionais ou planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência

1. OBJETIVOS INCLUÍDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DO FABEC

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo	2014 Valor de referência	2019 Valor de referência	2020-2-021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA GRÉCIA

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo em rota em minutos por voo

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade em rota da Grécia	0,32	0,26	0,20	0,20
Valores de referência para a Grécia	0,10	0,14	0,15	0,15

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Grécia	2014 Valor de referência	2019 Valor de referência	2020-2-021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DE CHIPRE

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo em rota em minutos por voo

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade em rota de Chipre	0,10	0,30	0,40	0,30
Valores de referência para Chipre	0,10	0,16	0,15	0,15

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota de Chipre	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020-2- 021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA LETÓNIA

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Letónia	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020-2- 021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DE MALTA

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota de Malta	2014 Valor de referên- cia	2019 Valor de referên- cia	2020-2- 021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos 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	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA ROMÉLIA

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Roménia	2014 Valor de referência	2019 Valor de referência	2020-202- 1	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. OBJETIVOS CONTIDOS NO PROJETO DE PLANO DE DESEMPENHO DA SUÉCIA

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Suécia	2014 Valor de referência	2019 Valor de referência	2020-202- 1	2022	2023	2024
Projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR