



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento Delegado (UE) 2022/759 da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, que altera o anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante a uma metodologia de cálculo da quantidade de energia renovável utilizada para o arrefecimento e o arrefecimento urbano 1
- ★ Regulamento Delegado (UE) 2022/760 da Comissão, de 8 de abril de 2022, que altera o Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 no respeitante às disposições transitórias aplicáveis aos certificados de inspeção emitidos na Ucrânia 13
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2022/761 da Comissão, de 13 de maio de 2022, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Agneau du Périgord» (IGP)] 15

DECISÕES

- ★ Decisão (UE) 2022/762 do Conselho, de 12 de maio de 2022, relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no âmbito do Comité de Inspeção de Navios pelo Estado do Porto do Memorando de Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto no que diz respeito à participação da Federação da Rússia no Memorando de Acordo de Paris 16
- ★ Decisão (UE) 2022/763 da Comissão, de 21 de dezembro de 2022, relativa ao auxílio estatal SA.60165- 2021/C (ex-2021/N) que Portugal tenciona conceder à TAP SGPS [notificada com o número C(2021) 9941] ⁽¹⁾ 19
- ★ Decisão (UE) 2022/764 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Croácia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2284] ⁽¹⁾ 72

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

★ Decisão (UE) 2022/765 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Finlândia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2285] ⁽¹⁾	81
★ Decisão (UE) 2022/766 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Irlanda ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2287] ⁽¹⁾	89
★ Decisão (UE) 2022/767 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado por Portugal ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2288] ⁽¹⁾	97
★ Decisão (UE) 2022/768 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Eslováquia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2289] ⁽¹⁾	107
★ Decisão (UE) 2022/769 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Lituânia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2290] ⁽¹⁾	116
★ Decisão (UE) 2022/770 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Dinamarca ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2291] ⁽¹⁾	124
★ Decisão (UE) 2022/771 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Estónia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2292] ⁽¹⁾	133
★ Decisão (UE) 2022/772 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela República Checa ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2293] ⁽¹⁾	143
★ Decisão (UE) 2022/773 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Itália ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2294] ⁽¹⁾	153
★ Decisão (UE) 2022/774 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Áustria ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022)2297] ⁽¹⁾	162
★ Decisão (UE) 2022/775 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Hungria ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2298] ⁽¹⁾	172

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

- ★ Decisão (UE) 2022/776 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Espanha ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2300] ⁽¹⁾ 182
- ★ Decisão (UE) 2022/777 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Eslovénia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2302] ⁽¹⁾ 191
- ★ Decisão (UE) 2022/778 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Bulgária ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2303] ⁽¹⁾ 199
- ★ Decisão (UE) 2022/779 da Comissão, de 13 de abril de 2022, no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no plano nacional apresentado pela Polónia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência [notificada com o número C(2022) 2304] ⁽¹⁾ 208
- ★ Decisão de Execução (UE) 2022/780 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho dos blocos funcionais de espaço aéreo apresentado pela Suíça ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência e que formula recomendações para a revisão desses objetivos [notificada com o número C(2022) 2313] ⁽¹⁾ 218

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2022/759 DA COMISSÃO

de 14 de dezembro de 2021

que altera o anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante a uma metodologia de cálculo da quantidade de energia renovável utilizada para o arrefecimento e o arrefecimento urbano

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 3, quinto parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 fornece uma metodologia para calcular a energia renovável de bombas de calor usadas para aquecimento, mas não regulamenta a forma de calcular a energia renovável proveniente de bombas de calor utilizada para o arrefecimento. A ausência de uma metodologia nesse anexo para calcular a energia renovável proveniente de bombas de calor utilizada para o arrefecimento impede o setor do arrefecimento de contribuir para a meta global da União em matéria de energia de fontes renováveis estabelecida no artigo 3.º da Diretiva (UE) 2018/2001 e torna mais difícil para os Estados-Membros, em particular aqueles em que a quota do arrefecimento no consumo de energia é elevada, de alcançarem as metas de aquecimento e arrefecimento e de aquecimento e arrefecimento urbanos fixadas nos artigos 23.º e 24.º dessa diretiva, respetivamente.
- (2) Por conseguinte, deve introduzir-se no anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 uma metodologia para o arrefecimento a partir de fontes de energia renováveis, incluindo o arrefecimento urbano. Essa metodologia é necessária para garantir que a quota de energia renovável do arrefecimento se calcula de forma harmonizada em todos os Estados-Membros e que é possível comparar de modo fiável todos os sistemas de arrefecimento em termos da sua capacidade de utilização de energia renovável para arrefecimento.
- (3) A metodologia deve incluir fatores mínimos de desempenho sazonal (SPF) para as bombas de calor que funcionem em ciclo invertido, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 3, sexto parágrafo, da Diretiva (UE) 2018/2001. Uma vez que todos os sistemas de arrefecimento ativo podem ser considerados como bombas de calor funcionando em ciclo invertido, o chamado «modo de arrefecimento», devem aplicar-se fatores mínimos de desempenho sazonal a todos os sistemas de arrefecimento. Isto é necessário porque as bombas de calor extraem e transferem calor de um local para outro. No caso do arrefecimento, as bombas de calor extraem calor de um espaço ou processo e rejeitam-no para o meio ambiente (ar, água ou solo). A extração de calor é o princípio essencial do arrefecimento e constitui a função principal de uma bomba de calor. Como essa extração se dá contra o fluxo natural da energia, que vai do quente para o frio, exige uma entrada de energia para a bomba de calor, que funciona como um gerador de frio.
- (4) A inclusão obrigatória de fatores mínimos de desempenho sazonal na metodologia deve-se à importância da eficiência energética para estabelecer a presença e utilização de energia renovável pelas bombas de calor. A energia renovável, no caso do arrefecimento, é a fonte renovável de frio, que pode aumentar a eficiência do processo de arrefecimento, e torna mais elevado o fator de desempenho sazonal do arrefecimento. Constituindo um indicador de eficiência energética, os fatores de desempenho sazonal elevados funcionam paralelamente como indicadores da presença e da utilização de uma fonte de frio renovável no arrefecimento.

⁽¹⁾ JO L 328 de 21.12.2018, p. 82.

- (5) No arrefecimento, a fonte de frio funciona como um dissipador de calor, pois absorve o calor extraído e rejeitado pela bomba de calor fora do ambiente ou do processo que deve ser arrefecido. A quantidade de arrefecimento renovável depende da eficiência do processo de arrefecimento e equivale à quantidade de calor absorvida pelo dissipador de calor. Essa quantidade é equivalente, na prática, à potência de arrefecimento fornecida pela fonte de frio.
- (6) A fonte de frio pode ser a energia ambiente ou a energia geotérmica. A energia ambiente (anteriormente conhecida como aerotérmica ou hidrotérmica, consoante o caso) está presente no ar ambiente e na água, enquanto a energia geotérmica é proveniente do solo sob a superfície de terra sólida. A energia ambiente e geotérmica utilizada para o arrefecimento por meio de bombas de calor e de sistemas de arrefecimento urbano deve ser considerada para efeitos do cálculo da quota de energia renovável no consumo final bruto de energia, desde que a energia final produzida exceda significativamente a energia primária utilizada para fazer funcionar as bombas de calor. Este requisito, estabelecido no artigo 7.º, n.º 3, terceiro parágrafo, da Diretiva (UE) 2018/2001, pode ser satisfeito por fatores de desempenho sazonal adequadamente elevados, conforme definidos pela metodologia.
- (7) Dada a variedade de soluções de arrefecimento, é necessário definir quais as soluções de arrefecimento que se devem enquadrar no âmbito da metodologia e quais devem ser excluídas. O arrefecimento pelo fluxo natural de energia térmica sem a intervenção de um dispositivo de arrefecimento é um arrefecimento passivo e, portanto, deve ser excluído do âmbito de aplicação da metodologia de cálculo, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 3, quarto parágrafo, da Diretiva (UE) 2018/2001.
- (8) A diminuição da necessidade de arrefecimento pela conceção do edifício, nomeadamente o isolamento do edifício, os telhados verdes, as paredes vegetais e o sombreamento ou o aumento da massa do edifício constitui uma valiosa contribuição, mas pode ser considerada um arrefecimento passivo e, portanto, não deve ser incluída no âmbito de aplicação da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.
- (9) A ventilação (natural ou forçada), que é a introdução de ar ambiente dentro de um espaço com o objetivo de garantir a qualidade adequada do ar interior, é considerada um arrefecimento passivo e, portanto, não deve ser incluída no âmbito de aplicação da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável. Esta exclusão deve ser mantida mesmo quando a ventilação compreende a introdução de ar ambiente frio e, assim, reduz o fornecimento de arrefecimento em certas épocas do ano; no entanto, esse arrefecimento não é a função principal e a ventilação também pode contribuir para aquecer o ar no verão, aumentando então a carga de arrefecimento. Não obstante, quando o ar de ventilação é usado como meio de transporte de calor para o arrefecimento, o fornecimento de arrefecimento correspondente, que pode ser assegurado por um gerador de frio ou por arrefecimento gratuito, deve ser considerado arrefecimento ativo. Em situações em que o fluxo do ar de ventilação aumenta até ultrapassar as necessidades de ventilação para fins de arrefecimento, o fornecimento de arrefecimento devido a esse fluxo de ar suplementar deve fazer parte da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.
- (10) Os produtos de ventilação de conforto incluem um conjunto de ventilador e motor elétrico. Os ventiladores de conforto movimentam o ar e fornecem conforto no verão, aumentando a velocidade do ar ao redor do corpo humano, o que dá uma sensação térmica de frescura. Ao contrário da ventilação, neste caso não há introdução de ar ambiente; os ventiladores de conforto apenas movimentam o ar interior. Em consequência, eles não arrefecem o ar interior mas aquecem-no (toda a eletricidade consumida é em última instância libertada como calor na sala onde o ventilador é utilizado). Os ventiladores de conforto não são soluções de arrefecimento e, portanto, devem ser excluídos da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.
- (11) O sistema de arrefecimento nos meios de transporte (automóveis, camiões, navios) é geralmente alimentado em energia pelo motor que assegura a propulsão. A utilização de energia renovável no arrefecimento não fixo faz parte do cálculo da meta de consumo de energia de fontes renováveis pelo setor dos transportes nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva (UE) 2018/2001 devendo, por conseguinte, ser excluída da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.
- (12) O intervalo de temperaturas do fornecimento de arrefecimento para o qual pode aumentar o recurso a fontes de frio renováveis, o que reduz ou altera o consumo energético de um gerador de frio, situa-se entre 0 °C e 30 °C. Este intervalo de temperaturas é um dos parâmetros a utilizar para identificar os setores e aplicações do arrefecimento que podem ser incluídos no âmbito de aplicação da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.
- (13) O arrefecimento de processos de baixa e muito baixa temperatura tem pouca margem para usar fontes de frio renováveis de forma significativa, recorrendo principalmente ao arrefecimento elétrico. A entrada de energia é o principal meio para tornar os equipamentos de arrefecimento renováveis. Os equipamentos de arrefecimento que funcionam a eletricidade de origem renovável já são contabilizados nas quotas de eletricidade renovável ao abrigo da Diretiva (UE) 2018/2001. O potencial de melhoria da eficiência já é abrangido pelo quadro da UE em matéria de conceção ecológica e de etiquetagem energética. Por este motivo, não há vantagem em incluir os equipamentos de arrefecimento no âmbito de aplicação da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.

- (14) No que diz respeito ao arrefecimento de processos de alta temperatura, qualquer central térmica, qualquer combustão e quaisquer outros processos a alta temperatura oferecem a possibilidade de recuperar o calor residual. Incentivar a libertação de calor residual de alta temperatura no ambiente sem recuperação de calor pelo arrefecimento renovável seria contrário ao princípio da prioridade à eficiência energética e à proteção do ambiente. Nessa perspetiva, o limite de temperatura de 30 °C não é suficiente para distinguir esses processos; de facto, numa central térmica a vapor, a condensação pode ocorrer a 30 °C ou menos. O sistema de arrefecimento da central pode fornecer arrefecimento a uma temperatura inferior a 30 °C.
- (15) Para garantir que o âmbito de aplicação seja claramente definido, a metodologia deve incluir uma lista de processos onde a recuperação ou a prevenção do calor residual deve ser prioritária e não o incentivo à utilização do arrefecimento. Os setores onde a prevenção e a recuperação do calor residual são incentivadas pela Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²⁾ incluem as centrais de produção de energia, incluindo a cogeração, e processos que produzem fluidos quentes a partir da combustão ou de uma reação química exotérmica. Outros processos em que a prevenção e a recuperação do calor residual são importantes incluem a fabricação de cimento, de ferro e de aço, as estações de tratamento de águas residuais, as instalações de tecnologias da informação (como centros de dados), as instalações de transporte e distribuição de energia, bem como as infraestruturas de cremação e de transportes, nos quais não deverá incentivar-se a utilização de arrefecimento para mitigar o calor residual resultante desses processos.
- (16) Um parâmetro central para o cálculo da energia renovável proveniente das bombas de calor utilizadas para arrefecimento é o fator de desempenho sazonal calculado em energia primária, denominado SPF_p . O SPF_p é um rácio que expressa a eficiência dos sistemas de arrefecimento durante a estação de arrefecimento. Calcula-se dividindo a quantidade de arrefecimento produzido pela entrada de energia. Um SPF_p mais elevado é melhor, significando que se produz mais frio com a mesma entrada de energia.
- (17) Para calcular a quantidade de energia renovável proveniente do arrefecimento, é necessário definir a quota do fornecimento de arrefecimento que pode ser considerado renovável. Esta quota é representada como s_{SPF_p} . O s_{SPF_p} é uma função de dois valores-limite, um baixo e um elevado, de SPF_p . A metodologia deve fixar um valor-limite baixo de SPF_p , abaixo do qual a energia renovável de um sistema de arrefecimento é zero. A metodologia deve também fixar um valor-limite elevado de SPF_p , acima do qual todo o fornecimento de arrefecimento de um sistema de arrefecimento é contabilizado como renovável. Um método de cálculo progressivo deverá permitir calcular a parte de crescimento linear do fornecimento de arrefecimento que pode ser contabilizada como renovável no caso dos sistemas de arrefecimento cujos valores de SPF_p se situam entre os limites baixo e elevado de SPF_p .
- (18) A metodologia deve garantir que, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva (UE) 2018/2001, o gás, a eletricidade e o hidrogénio de fontes renováveis são considerados apenas uma vez para efeitos do cálculo da quota do consumo final bruto de energia de fontes renováveis.
- (19) Para garantir a estabilidade e a previsibilidade da aplicação da metodologia ao setor do arrefecimento, os valores-limite baixo e elevado de SPF calculados em termos de energia primária devem ser fixados utilizando o coeficiente implícito, também denominado fator de energia primária, conforme definido na Diretiva 2012/27/UE.
- (20) É oportuno distinguir entre diferentes abordagens do cálculo do arrefecimento renovável em função da disponibilidade de valores padrão para os parâmetros necessários ao cálculo, tais como fatores de desempenho sazonais padrão ou as horas equivalentes de funcionamento a plena carga.
- (21) É apropriado que a metodologia possibilite utilizar uma abordagem estatística simplificada baseada em valores padrão para instalações de potência nominal inferior a 1,5 MW. Quando não estão disponíveis valores padrão, a metodologia deve possibilitar a utilização de dados medidos para que os sistemas de arrefecimento possam beneficiar da metodologia de cálculo da energia renovável para o arrefecimento. A abordagem de medição deve aplicar-se aos sistemas de arrefecimento de potência nominal superior a 1,5 MW, ao arrefecimento urbano e aos pequenos sistemas que usam tecnologias para as quais não estão disponíveis valores padrão. Mesmo estando disponíveis valores padrão, os Estados-Membros podem utilizar dados medidos para todos os sistemas de arrefecimento.

⁽²⁾ Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE, (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1).

- (22) Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de efetuar os seus próprios cálculos e levantamentos, a fim de melhorar a exatidão das estatísticas nacionais mais além do que possibilita a metodologia definida no presente regulamento.
- (23) O anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alteração

O anexo VII da Diretiva (UE) 2018/2001 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Revisão

A Comissão reexamina o presente regulamento à luz dos progressos tecnológicos e da inovação, da implantação das instalações e dos seus efeitos nas metas em matéria de energia de fontes renováveis.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de dezembro de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

«ANEXO VII

CÁLCULO DA ENERGIA RENOVÁVEL UTILIZADA PARA AQUECIMENTO E ARREFECIMENTO**PARTE A: CÁLCULO DA ENERGIA RENOVÁVEL OBTIDA A PARTIR DE BOMBAS DE CALOR UTILIZADA PARA AQUECIMENTO**

A quantidade de energia aerotérmica, geotérmica ou hidrotérmica captada por bombas de calor que deve ser considerada como energia de fontes renováveis para efeitos da presente diretiva, E_{RES} , é calculada pela seguinte fórmula:

$$E_{RES} = Q_{usable} * (1 - 1/SPF)$$

em que

—	Q_{usable}	=	o total de calor utilizável estimado produzido por bombas de calor conformes aos critérios referidos no n.º 4 do artigo 7.º, aplicado da seguinte forma: Só as bombas de calor para as quais $SPF > 1,15 * 1/\eta$ são tomadas em consideração,
—	SPF	=	fator médio de desempenho sazonal estimado para as referidas bombas de calor,
—	η	=	η = é o rácio entre a produção total bruta de eletricidade e o consumo de energia primária para a produção de eletricidade, e deve calcular-se enquanto média da UE com base em dados do Eurostat.

PARTE B: CÁLCULO DA ENERGIA RENOVÁVEL UTILIZADA PARA ARREFECIMENTO**1. DEFINIÇÕES**

Ao calcular a energia renovável utilizada para arrefecimento, são aplicáveis as seguintes definições:

- 1) “Arrefecimento”: a extração de calor de um ambiente fechado ou interior (aplicação de conforto) ou de um processo, a fim de reduzir ou manter a temperatura do ambiente ou do processo a uma temperatura especificada (ponto de referência); para sistemas de arrefecimento, o calor extraído é rejeitado para e absorvido por ar ambiente, água ambiente ou solo, onde o ambiente (ar, terra e água) fornece um dissipador para o calor extraído e, portanto, funciona como uma fonte de frio.
- 2) “Sistema de arrefecimento”: um conjunto de componentes constituído por um sistema de extração de calor, um ou vários dispositivos de arrefecimento e um sistema de rejeição de calor, complementado, no caso de arrefecimento ativo, com um meio de arrefecimento sob a forma de fluido, que trabalham em conjunto para gerar uma determinada transferência de calor e, assim, garantir que se consegue a temperatura requerida;
 - a) Para o arrefecimento ambiente, o sistema de arrefecimento pode ser um sistema de arrefecimento gratuito ou um sistema de arrefecimento que incorpora um gerador de frio, sendo o arrefecimento uma das suas funções principais;
 - b) Para o arrefecimento de processos, o sistema de arrefecimento incorpora um gerador de frio, sendo o arrefecimento uma das suas funções principais;
- 3) “Arrefecimento gratuito”: um sistema de arrefecimento que utiliza uma fonte de frio natural para extrair calor do ambiente ou do processo a ser arrefecido por transporte de fluido(s) por meio de bomba(s) e/ou ventilador(es) e que não requer a utilização de um gerador de frio;
- 4) “Gerador de frio”: a parte de um sistema de arrefecimento que gera uma diferença de temperatura, possibilitando a extração de calor do ambiente ou do processo a ser arrefecido por um ciclo de compressão de vapor, um ciclo de sorção ou outro ciclo termodinâmico, utilizado quando a fonte de frio está indisponível ou é insuficiente;
- 5) “Arrefecimento ativo”: a remoção de calor de um ambiente ou de um processo, que requer uma entrada de energia para satisfazer a procura de arrefecimento, utilizado quando o fluxo natural de energia está indisponível ou é insuficiente, podendo obter-se com ou sem um gerador de frio;

- 6) “Arrefecimento passivo”: a remoção de calor pelo fluxo natural de energia por condução, convecção, radiação ou transferência de massa sem a necessidade de mover um fluido de arrefecimento para extrair e rejeitar calor ou para gerar uma temperatura mais baixa com um gerador de frio, incluindo a diminuição da necessidade de arrefecimento pelas características de conceção do edifício, como o isolamento do mesmo, uma cobertura verde, uma parede vegetal, o sombreamento ou o aumento da massa da edificação, por ventilação ou por meio de ventiladores de conforto;
- 7) “Ventilação”: a circulação natural ou forçada de ar para introduzir ar ambiente num espaço com o objetivo de garantir a qualidade do ar interior adequada, incluindo a temperatura;
- 8) “Ventilador de conforto”: um conjunto de ventilador e motor elétrico para deslocar o ar e fornecer conforto no verão por meio do aumento da deslocação do ar em redor do corpo humano, o que dá uma sensação de frescura;
- 9) “Quantidade de energia renovável utilizada para arrefecimento”: a quantidade de frio gerado com uma eficiência energética especificada expressa como um Fator de Desempenho Sazonal calculado em energia primária;
- 10) “Dissipador de calor” ou “fonte de frio”: um sumidouro natural externo para o qual é transferido o calor extraído do ambiente ou do processo; pode ser o ar ambiente, a água sob a forma de massas de água naturais ou artificiais e formações geotérmicas debaixo da superfície de terra sólida;
- 11) “Sistema de extração de calor”: um dispositivo que remove o calor do ambiente ou do processo a ser arrefecido, como um evaporador num ciclo de compressão de vapor;
- 12) “Dispositivo de arrefecimento”: um dispositivo concebido para garantir um arrefecimento ativo;
- 13) “Sistema de rejeição de calor”: o dispositivo onde ocorre a transferência final de calor do meio de arrefecimento para o dissipador de calor, como o condensador de ar num ciclo de compressão de vapor arrefecido a ar;
- 14) “Entrada de energia”: a energia necessária para transportar o fluido (arrefecimento gratuito), ou a energia necessária para transportar o fluido e acionar o gerador de frio (arrefecimento ativo com um gerador de frio);
- 15) “Arrefecimento urbano”: a distribuição de energia térmica sob a forma de líquidos refrigerados a partir de fontes de produção centrais ou descentralizadas através de uma rede de transporte e distribuição a múltiplos edifícios ou locais, para o arrefecimento ambiente ou de processos;
- 16) “Fator de desempenho sazonal primário”: uma medida da eficiência do sistema de arrefecimento no que diz respeito à conversão de energia primária;
- 17) “Horas equivalentes de funcionamento a plena carga”: o número de horas durante o qual um sistema de arrefecimento deve funcionar a plena carga para produzir a quantidade de frio que efetivamente produz, mas com cargas variáveis, durante um ano (“EFLH”, na sigla em língua inglesa);
- 18) “Graus-dia de arrefecimento”: os valores climáticos calculados numa base de 18 °C utilizados como dados de entrada para determinar as horas equivalentes de funcionamento a plena carga.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1. Ao calcular a quantidade de energia renovável utilizada para arrefecimento, os Estados-Membros devem contabilizar o arrefecimento ativo, incluindo o arrefecimento urbano, independentemente de se tratar de arrefecimento gratuito ou de se utilizar um gerador de frio.
2. Os Estados-Membros não devem contabilizar:
 - a) O arrefecimento passivo; não obstante, quando o ar de ventilação é utilizado como meio de transporte de calor para o arrefecimento, o arrefecimento correspondente — que pode ser fornecido por um gerador de frio ou por arrefecimento gratuito — deve ser incluído no cálculo do arrefecimento renovável.
 - b) As seguintes tecnologias ou processos de arrefecimento:
 - i) Arrefecimento nos meios de transporte ⁽¹⁾;
 - ii) Sistemas de arrefecimento cuja função principal é produzir ou armazenar matérias perecíveis a temperaturas especificadas (refrigeração e congelamento);
 - iii) Sistemas de arrefecimento ambiente ou de processos com pontos de referência de temperatura inferiores a 2 °C;
 - iv) Sistemas de arrefecimento ambiente ou de processos com pontos de referência de temperatura superiores a 30 °C;

⁽¹⁾ A definição de arrefecimento renovável diz apenas respeito ao arrefecimento fixo.

- v) Arrefecimento do calor residual resultante da produção de energia, de processos industriais e do setor terciário ⁽²⁾.
- c) A energia utilizada para arrefecimento nas centrais de produção de energia; nas instalações de produção de cimento, de ferro e de aço; nas estações de tratamento de águas residuais; nas instalações de tecnologias da informação (como centros de dados); nas instalações de transporte e distribuição de energia; e nas infraestruturas de transportes.

Os Estados-Membros podem excluir outras categorias de sistemas de arrefecimento do cálculo da energia renovável utilizada para arrefecimento, a fim de preservar as fontes de frio naturais em certas áreas geográficas por razões de proteção ambiental. Exemplos são a proteção de rios ou lagos contra o risco de sobreaquecimento.

3. METODOLOGIA DE CONTABILIZAÇÃO DA ENERGIA RENOVÁVEL UTILIZADA PARA ARREFECIMENTO INDIVIDUAL E URBANO

Só os sistemas de arrefecimento que funcionem acima do requisito mínimo de eficiência expresso como Fator de Desempenho Sazonal primário (SPF_p) no ponto 3.2, segundo parágrafo, devem ser considerados como produtores de energia renovável.

3.1. Quantidade de energia renovável utilizada para arrefecimento

Calcula-se a quantidade de energia renovável utilizada para arrefecimento (E_{RES-C}) por aplicação da seguinte fórmula:

$$E_{RES-C} = (Q_{C_{Source}} - E_{INPUT}) \times S_{SPF_p} = Q_{C_{Supply}} \times S_{SPF_p}$$

em que:

$Q_{C_{Source}}$ é a quantidade de calor libertada para o ar ambiente, a água ou o solo pelo sistema de arrefecimento ⁽³⁾.

E_{INPUT} é o consumo de energia do sistema de arrefecimento, incluindo o consumo de energia dos sistemas auxiliares para os sistemas com medição, como o arrefecimento urbano;

$Q_{C_{Supply}}$ é a energia de arrefecimento fornecida pelo sistema de arrefecimento ⁽⁴⁾;

S_{SPF_p} é definido a nível do sistema de arrefecimento como a quota do fornecimento de arrefecimento que pode ser considerada renovável de acordo com os requisitos do SPF, expressa como uma percentagem. O SPF é estabelecido sem contabilizar as perdas na distribuição. Para o arrefecimento urbano, isto significa que o SPF é estabelecido para cada gerador de frio ou ao nível do sistema de arrefecimento gratuito. Para os sistemas de arrefecimento onde é aplicável o SPF padrão, isto significa que os coeficientes F(1) e F(2) em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/2281 da Comissão ⁽⁵⁾ e a Comunicação da Comissão conexas ⁽⁶⁾ não são utilizados como fatores de correção.

Para 100 % de arrefecimento por energia de fontes renováveis (absorção e adsorção), todo o arrefecimento fornecido deve ser considerado renovável.

As etapas de cálculo necessárias para $Q_{C_{Supply}}$ e S_{SPF_p} são explicadas nos pontos 3.2 a 3.4.

⁽²⁾ O calor residual é definido no artigo 2.º, n.º 9, da presente diretiva. Pode ser contabilizado para efeitos dos artigos 23.º e 24.º da presente diretiva.

⁽³⁾ A quantidade de fonte de frio corresponde à quantidade de calor absorvido pelo ar ambiente, pela água e pelo solo atuando como dissipadores de calor. O ar ambiente e a água correspondem à energia ambiente na aceção do artigo 2.º, n.º 2, da presente diretiva. O solo corresponde à energia geotérmica na aceção do artigo 2.º, n.º 3, da presente diretiva.

⁽⁴⁾ Numa perspetiva de termodinâmica, o fornecimento de arrefecimento corresponde a uma parte do calor libertado por um sistema de arrefecimento para o ar ambiente, a água ou o solo, que funcionam como dissipadores de calor ou fontes de frio. O ar ambiente e a água correspondem à energia ambiente na aceção do artigo 2.º, n.º 2, da presente diretiva. A função de dissipador de calor ou fonte de frio do solo corresponde à energia geotérmica na aceção do artigo 2.º, n.º 3, da presente diretiva.

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) 2016/2281 da Comissão, de 30 de novembro de 2016, que dá execução à Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à criação de um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos relacionados com o consumo de energia, no respeitante aos requisitos de conceção ecológica dos produtos de aquecimento do ar, dos produtos para sistemas de arrefecimento, dos refrigeradores de processo de alta temperatura e dos ventiloincutores (JO L 346 de 20.12.2016, p. 1).

⁽⁶⁾ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017XC0714\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017XC0714(03)).

3.2. Cálculo da quota do Fator de Desempenho Sazonal que pode ser considerada como energia renovável – S_{SPF_p}

S_{SPF} é a quota do fornecimento de arrefecimento que pode ser considerada renovável. O S_{SPF_p} aumenta quando os valores do SPF_p aumentam. O SPF_p (7) é definido conforme descrito no Regulamento (UE) 2016/2281 da Comissão e no Regulamento (UE) n.º 206/2012 da Comissão (8), exceto no que diz respeito ao fator de conversão em energia primária implícito para a eletricidade, que foi atualizado para 2,1 na Diretiva 2012/27/UE [na redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2018/2002 (9)] do Parlamento Europeu e do Conselho. Devem utilizar-se as condições limite da norma EN14511.

O requisito de eficiência mínima do sistema de arrefecimento expresso no fator de desempenho sazonal primário deve ser pelo menos 1,4 (SPF_{p_LOW}). Para S_{SPF_p} ser 100 %, o requisito de eficiência mínima do sistema de arrefecimento deve ser pelo menos 6 (SPF_{p_HIGH}). Para todos os outros sistemas de arrefecimento, deve aplicar-se o seguinte cálculo:

$$S_{SPF_p} = \frac{SPF_p - SPF_{p_LOW}}{SPF_{p_HIGH} - SPF_{p_LOW}} \%$$

SPF_p é a eficiência do sistema de arrefecimento, expressa como fator de desempenho sazonal primário.

SPF_{p_LOW} é o fator de desempenho sazonal mínimo, expresso em energia primária e baseado na eficiência dos sistemas de arrefecimento padrão (requisitos mínimos de conceção ecológica).

SPF_{p_HIGH} é o limiar superior do fator de desempenho sazonal, expresso em energia primária e baseado nas melhores práticas de arrefecimento gratuito utilizadas no arrefecimento urbano (10).

3.3. Cálculo da quantidade de energia renovável utilizada para arrefecimento com base em SPF_p padrão e medidos

SPF padrão e medidos

Existem valores de SPF padrão para os geradores de frio por compressão de vapor elétricos e os geradores de frio por compressão de vapor com motor de combustão, devido aos requisitos de conceção ecológica do Regulamento (UE) n.º 206/2012 e do Regulamento (UE) 2016/2281. Existem valores para geradores de frio de até 2 MW de potência para arrefecimento de conforto e para geradores de frio de até 1,5 MW de potência para arrefecimento de processos. Para outras tecnologias e níveis de potência, não existem valores padrão. No que diz respeito ao arrefecimento urbano, não existe qualquer valor padrão, mas são utilizadas medições que estão disponíveis e permitem calcular os valores de SPF pelo menos anualmente.

Para calcular a quantidade de arrefecimento renovável, podem utilizar-se os valores de SPF padrão, quando disponíveis. Quando os valores padrão não estão disponíveis ou a medição é uma prática normal, devem utilizar-se os valores de SPF medidos, separados por limiares de potência de arrefecimento. Para os geradores de frio com capacidade de arrefecimento inferior a 1,5 MW, podem utilizar-se SPF padrão, enquanto os SPF medidos devem utilizar-se para o arrefecimento urbano, os geradores de frio com potências de arrefecimento superiores ou iguais a 1,5 MW e os geradores de frio para os quais não está disponível qualquer valor padrão.

Além disso, para todos os sistemas de arrefecimento sem SPF padrão, o que inclui todas as soluções de arrefecimento gratuito e geradores de frio ativados por calor, deve estabelecer-se um SPF medido a fim de tirar partido da metodologia de cálculo do arrefecimento renovável.

(7) Se as condições reais de funcionamento dos geradores de frio conduzirem a valores do SPF substancialmente mais baixos do que o planeado em condições normais devido a disposições de instalação diferentes, os Estados-Membros podem excluir esses sistemas do âmbito de aplicação da definição de arrefecimento renovável (por exemplo, um gerador de frio arrefecido a água que utilize um arrefecimento seco em vez de uma torre de arrefecimento para libertar calor para o ar ambiente).

(8) Regulamento (UE) n.º 206/2012 da Comissão, de 6 de março de 2012, que dá execução à Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de conceção ecológica para aparelhos de ar condicionado e ventiladores (JO L 72 de 10.3.2012, p. 7).

(9) Diretiva (UE) 2018/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, que altera a Diretiva 2012/27/UE relativa à eficiência energética (JO L 328 de 21.12.2018, p. 210).

(10) ENER/C1/2018-493, *Renewable cooling under the revised Renewable Energy Directive* (Arrefecimento renovável ao abrigo da Diretiva Energias Renováveis revista), TU-Wien, 2021.

Definição dos valores padrão de SPF

Os valores dos SPF são expressos em termos de eficiência de energia primária calculada utilizando fatores de energia primária em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/2281 para determinar a eficiência dos diferentes tipos de geradores de frio para o arrefecimento ambiente⁽¹¹⁾. O fator de energia primária previsto no Regulamento (UE) 2016/2281 deve ser calculado como $1/\eta$, em que η é o rácio médio entre a produção bruta total de eletricidade e o consumo de energia primária para a produção de eletricidade em toda a UE. Com a alteração do fator de energia primária implícito para eletricidade, denominado coeficiente no anexo, ponto 1, da Diretiva (UE) 2018/2002, que alterou o anexo IV, nota de rodapé n.º 3, da Diretiva 2012/27/UE, o fator de energia primária de 2,5 previsto no Regulamento (UE) 2016/2281 deve ser substituído por 2,1 ao calcular os valores de SPF.

Quando vetores de energia primária, como o calor ou o gás, fornecem a entrada de energia para acionar o gerador de frio, o fator de energia primária implícito ($1/\eta$) é 1, refletindo a ausência de transformação energética $\eta = 1$.

As condições de funcionamento normais e os demais parâmetros necessários para a determinação do SPF são definidos no Regulamento (UE) 2016/2281 e no Regulamento (UE) n.º 206/2012, dependendo da categoria do gerador de frio. As condições limite são as definidas na norma EN14511.

Para geradores de frio reversíveis (bombas de calor reversíveis), que estão excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2016/2281 porque a sua função de aquecimento é abrangida pelo Regulamento (UE) n.º 813/2013 da Comissão no que respeita aos requisitos de conceção ecológica aplicáveis aos aquecedores de ambiente e aquecedores combinados⁽¹²⁾, deve utilizar-se a mesma fórmula de cálculo do SPF que está definida para geradores de frio não reversíveis semelhantes no Regulamento (UE) 2016/2281.

Por exemplo, para os geradores de frio por compressão de vapor elétricos, o SPF_p deve definir-se da seguinte forma (o índice p indica que o SPF é calculado em energia primária):

$$\text{— para arrefecimento ambiente: } SPF_p = \frac{SEER}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

$$\text{— para arrefecimento de processos: } SPF_p = \frac{SEPR}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

em que:

— SEER e SEPR são fatores de desempenho sazonais⁽¹³⁾ (SEER é o “rácio de eficiência energética sazonal”, SEPR é o “rácio de desempenho energético sazonal”) em energia final, na aceção do Regulamento (UE) 2016/2281 e do Regulamento (UE) n.º 206/2012,

— η é o rácio médio entre a produção bruta total de eletricidade e o consumo de energia primária para a produção de eletricidade na UE ($\eta = 0,475$ e $1/\eta = 2,1$),

$F(1)$ e $F(2)$ são fatores de correção em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/2281 e a Comunicação da Comissão conexa. Estes coeficientes não se aplicam ao arrefecimento de processos a que se refere o Regulamento (UE) 2016/2281, uma vez que se utiliza diretamente o SEPR em energia final. Na ausência de valores adaptados, utilizam-se os valores do SEPR para a conversão do SEER.

Condições limite do SPF

Para definir o SPF do gerador de frio, devem utilizar-se as condições limite dos SPF definidas no Regulamento (UE) n.º 2281/2016 e no Regulamento (UE) n.º 206/2012. No caso de geradores de frio água-ar e água-água, a entrada de energia necessária para que a fonte de frio esteja disponível é incluída por meio do fator de correção $F(2)$. A figura 1 mostra as condições limite dos SPF. Essas condições limite aplicam-se a todos os sistemas de arrefecimento, sejam sistemas de arrefecimento gratuito ou sistemas que contenham geradores de frio.

⁽¹¹⁾ SPF_p é idêntico a η_{sc} na aceção do Regulamento (UE) n.º 2281/2016.

⁽¹²⁾ Regulamento (UE) n.º 813/2013 da Comissão, de 2 de agosto de 2013, que dá execução à Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de conceção ecológica aplicáveis aos aquecedores de ambiente e aquecedores combinados (JO L 239 de 6.9.2013, p. 136).

⁽¹³⁾ O capítulo 1.5 “Energy efficiency metrics of state-of-the-art cooling systems” da parte 1 do estudo ENER/C1/2018-493 intitulado “Cooling Technologies Overview and Market Share” fornece definições e equações mais pormenorizadas para essas medidas.

Estas condições limite são semelhantes às aplicáveis às bombas de calor (utilizadas em modo de aquecimento) na Decisão 2013/114/UE da Comissão ⁽¹⁴⁾. A diferença é que, para as bombas de calor, o consumo de eletricidade auxiliar (modo termóstato desligado, modo de espera, modo desligado, resistência do cárter) não é tido em consideração para avaliar o SPF. Porém, atendendo a que no arrefecimento serão utilizados tanto os valores padrão como os valores medidos do SPF e que os valores medidos do SPF têm em conta o consumo auxiliar, deve incluir-se o consumo de eletricidade auxiliar em ambos os casos.

Para o arrefecimento urbano, a estimativa do SPF não deve contabilizar as perdas de frio decorrentes da distribuição e o consumo elétrico das bombas de distribuição entre a instalação de produção de frio e a subestação do cliente.

No caso de sistemas de arrefecimento a ar que asseguram também a função de ventilação, o fornecimento de arrefecimento devido ao fluxo de ar de ventilação não deve ser contabilizado. A potência do ventilador necessária para a ventilação também deve ser descontada em proporção do rácio entre o fluxo de ar de ventilação e o fluxo de ar de arrefecimento.

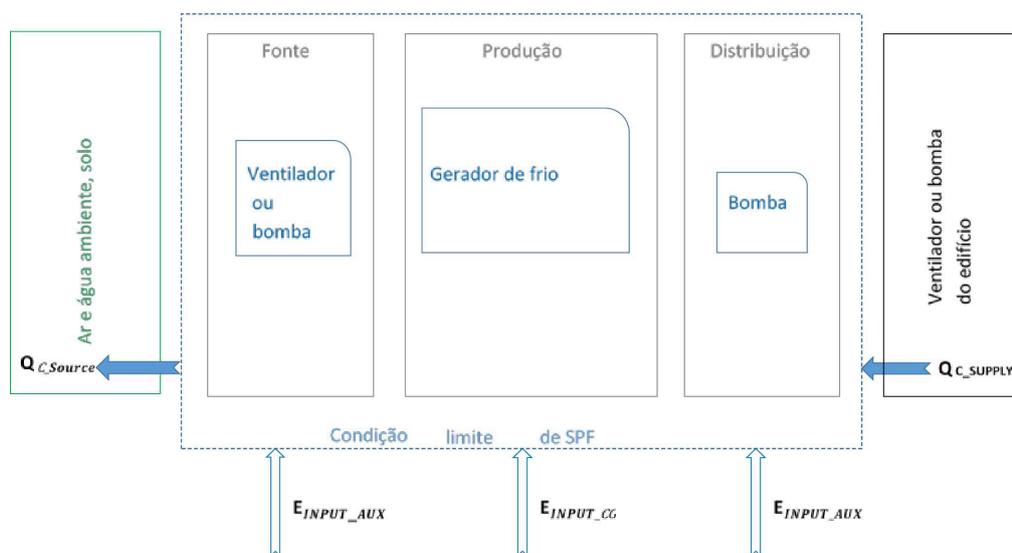


Figura 1 Ilustração das condições limite do SPF para os geradores de frio que utilizam SPF padrão e o arrefecimento urbano (e outros grandes sistemas de arrefecimento que utilizam SPF medidos), em que E_{INPUT_AUX} é a entrada de energia para o ventilador e/ou a bomba e E_{INPUT_CG} é a entrada de energia para o gerador de frio

No caso de sistemas de arrefecimento a ar com recuperação de frio interna, o fornecimento de arrefecimento devido à recuperação de frio não deve ser contabilizado. A potência do ventilador necessária para a recuperação de frio realizada pelo permutador de calor deve ser descontada em proporção do rácio entre as perdas de pressão devidas à recuperação de frio realizada pelo permutador de calor e as perdas totais de pressão do sistema de arrefecimento a ar.

3.4. Cálculo com base em valores padrão

Para estimar a energia de arrefecimento total fornecida por sistemas de arrefecimento individuais com potência inferior a 1,5 MW, para os quais um valor SPF padrão está disponível, pode utilizar-se um método simplificado.

No método simplificado, a energia de arrefecimento fornecida pelo sistema de arrefecimento (Q_{C_supply}) é a potência nominal de arrefecimento (P_c) multiplicada pelo número de horas equivalentes de funcionamento a plena carga (EFLH). Pode utilizar-se um único valor de grau-dia de arrefecimento (CDD) para todo um país ou valores distintos para diferentes zonas climáticas, desde que as potências nominais e os SPF estejam disponíveis para essas zonas climáticas.

Podem utilizar-se os seguintes métodos predefinidos para calcular EFLH:

- para o arrefecimento ambiente no setor residencial: $EFLH = 96 + 0,85 * CDD$
- para o arrefecimento ambiente no setor terciário: $EFLH = 475 + 0,49 * CDD$
- para o arrefecimento de processos: $EFLH = \tau_s * (7300 + 0,32 * CDD)$

⁽¹⁴⁾ Decisão da Comissão, de 1 de março de 2013, que estabelece as orientações para os Estados-Membros no cálculo da energia renovável obtida a partir de bombas de calor de diferentes tecnologias, em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 62 de 6.3.2013, p. 27).

em que:

τ_s é um fator de atividade para contabilizar o tempo de funcionamento dos processos específicos (por exemplo, durante todo o ano $\tau_s = 1$, não nos fins de semana $\tau_s = 5/7$). Não há valor predefinido.

3.4.1. Cálculo com base em valores medidos

Os sistemas para os quais não existem valores padrão, bem como os sistemas de arrefecimento com potência superior a 1,5 MW e os sistemas de arrefecimento urbano, devem calcular o seu arrefecimento renovável com base nas seguintes medições:

Entrada de energia medida: A entrada de energia medida inclui todas as fontes de energia utilizadas pelo sistema de arrefecimento, incluindo qualquer gerador de frio, a saber, a eletricidade, o gás, o calor, etc. Inclui também as bombas auxiliares e os ventiladores utilizados no sistema de arrefecimento, mas não para a distribuição de arrefecimento a um edifício ou a um processo. No caso do arrefecimento a ar com função de ventilação, apenas a entrada de energia adicional ligada ao arrefecimento deve ser incluída na entrada de energia para o sistema de arrefecimento.

Fornecimento de energia de arrefecimento medido: O fornecimento de energia de arrefecimento corresponde à produção do sistema de arrefecimento subtraída de quaisquer perdas de frio a fim de estimar o fornecimento líquido de energia de arrefecimento ao edifício ou ao processo que seja o utilizador final do arrefecimento. As perdas de frio incluem as perdas num sistema de arrefecimento urbano e no sistema de distribuição de arrefecimento num edifício ou numa instalação industrial. No caso do arrefecimento a ar com função de ventilação, o fornecimento de energia de arrefecimento deve excluir o efeito da introdução de ar fresco para fins de ventilação.

As medições devem ser realizadas para o ano específico de notificação, ou seja, a totalidade da entrada de energia e do fornecimento de energia de arrefecimento para todo o ano.

3.4.2. Arrefecimento urbano: requisitos adicionais

Para os sistemas de arrefecimento urbano, o fornecimento líquido de arrefecimento ao nível do cliente deve ser contabilizado ao definir o fornecimento líquido de arrefecimento, representado como $Q_{C_Supply_net}$. As perdas térmicas na rede de distribuição (Q_{C_LOSS}) devem ser deduzidas do fornecimento bruto de arrefecimento ($Q_{C_Supply_gross}$) da seguinte forma:

$$Q_{C_Supply_net} = Q_{C_Supply_gross} - Q_{C_LOSS}$$

3.4.2.1. Divisão em subsistemas

Os sistemas de arrefecimento urbano podem ser divididos em subsistemas, que incluem pelo menos um gerador de frio ou um sistema de arrefecimento gratuito. Isto requer a medição do fornecimento de energia de arrefecimento e da entrada de energia para cada subsistema, bem como a alocação de perdas de frio por subsistema da seguinte forma:

$$Q_{C_Supply_net_i} = Q_{C_Supply_gross_i} \times \left(1 - \frac{Q_{C_LOSS}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_gross_i}} \right)$$

3.4.2.2. Auxiliares

Ao dividir um sistema de arrefecimento em subsistemas, os auxiliares (por exemplo, controlos, bombas e ventiladores) do(s) gerador(es) de frio e/ou sistema(s) de arrefecimento gratuito devem ser incluídos no(s) mesmo(s) subsistema(s). Não se contabiliza a energia auxiliar correspondente à distribuição de arrefecimento dentro do edifício, como a de bombas secundárias e unidades terminais (por exemplo, ventiloconvetores, ventiladores de unidades de tratamento do ar).

Para os auxiliares que não podem ser alocados a um subsistema específico, como as bombas da rede de arrefecimento urbano que distribuem a energia de arrefecimento fornecida por todos os geradores de frio, o consumo de energia primária, assim como as perdas de frio na rede, devem ser atribuídos a cada subsistema de arrefecimento na proporção da energia de arrefecimento fornecida pelos geradores de frio e/ou os sistemas de arrefecimento gratuito de cada subsistema, da seguinte forma:

$$E_{INPUT_AUX_i} = E_{INPUT_AUX1_i} + E_{INPUT_AUX2} * \frac{Q_{C_Supply_net_i}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_net_i}}$$

em que:

$E_{INPUT_AUX1_i}$ é o consumo de energia auxiliar do subsistema "i";

E_{INPUT_AUX12} é o consumo de energia auxiliar de todo o sistema de arrefecimento, que não pode ser atribuído a um subsistema de arrefecimento específico.

3.5. **Cálculo da quantidade de energia renovável para arrefecimento para efeitos das quotas globais de energia renovável e das quotas de energia renovável para aquecimento e arrefecimento**

Para o cálculo das quotas globais de energia renovável, a quantidade de energia renovável para arrefecimento deve ser adicionada tanto ao numerador “consumo final bruto de energia de fontes renováveis” como ao denominador “consumo final bruto de energia”.

Para o cálculo das quotas de energia renovável para aquecimento e arrefecimento, a quantidade de energia renovável para arrefecimento deve ser adicionada tanto ao numerador “consumo final bruto de energia de fontes renováveis para aquecimento e arrefecimento” como ao denominador “consumo final bruto de energia para aquecimento e arrefecimento”.

3.6. **Orientações sobre o desenvolvimento de metodologias e cálculos mais precisos**

Está previsto que os Estados-Membros realizem as suas próprias estimativas no que diz respeito aos SPF e às EFLH, sendo incentivados nesse sentido. Quaisquer abordagens nacionais/regionais devem basear-se em hipóteses precisas e amostras representativas de dimensão suficiente, conducentes a uma estimativa da energia renovável significativamente melhor do que a estimativa obtida mediante a utilização da metodologia estabelecida no presente ato delegado. Tais metodologias melhoradas podem fazer uso de cálculos pormenorizados baseados em dados técnicos, tendo em conta, designadamente, o ano de instalação, a qualidade da instalação, o tipo de compressor e o tamanho da máquina, o modo de funcionamento, o sistema de distribuição, a utilização em cascata de geradores e o clima regional. Os Estados-Membros que utilizem metodologias e/ou valores alternativos devem apresentá-los à Comissão, juntamente com um relatório que descreva o método e os dados utilizados. Se necessário, a Comissão traduzirá os documentos e publicá-los-á na sua plataforma da transparência.»

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2022/760 DA COMISSÃO
de 8 de abril de 2022

que altera o Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 no respeitante às disposições transitórias aplicáveis aos certificados de inspeção emitidos na Ucrânia

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/848 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à produção biológica e à rotulagem dos produtos biológicos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 834/2007 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 38.º, n.º 8, alínea a), subalínea ii), o artigo 46.º, n.º 7, alínea b), e artigo 57.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 da Comissão ⁽²⁾ estabelece regras relativas aos controlos oficiais de produtos biológicos e de produtos em conversão destinadas a importação para a União e ao certificado de inspeção.
- (2) Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do Regulamento Delegado (UE) 2021/2306, o certificado de inspeção deve ser emitido no TRACES e incluir um selo eletrónico qualificado. A disposição transitória estabelecida no artigo 11.º, n.º 1, desse regulamento prevê que, em derrogação do artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do mesmo regulamento, até 30 de junho de 2022, o certificado de inspeção pode ser emitido em formato papel depois de preenchido no TRACES e impresso. O processo de certificação das autoridades e organismos de controlo com vista à utilização do selo eletrónico qualificado está em curso.
- (3) A invasão da Ucrânia pela Rússia, em 24 de fevereiro de 2022, constitui um desafio excecional e sem precedentes para as autoridades de controlo e os organismos de controlo reconhecidos para efeitos da exportação de produtos biológicos da Ucrânia para a União. O funcionamento dos serviços postais na Ucrânia foi igualmente perturbado.
- (4) Assim, uma pessoa autorizada, localizada na Ucrânia, de uma autoridade de controlo ou de um organismo de controlo que ainda não disponha de um selo eletrónico qualificado não pode emitir certificados de inspeção eletrónicos em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do Regulamento Delegado (UE) 2021/2306. Por outro lado, essa pessoa autorizada também não pode fazer uso da possibilidade de emitir o certificado de inspeção em formato papel, em conformidade com a disposição transitória do artigo 11.º, n.º 1, do referido regulamento, uma vez que os serviços postais na Ucrânia não estão a funcionar adequadamente.
- (5) Neste contexto, torna-se necessário permitir que uma pessoa autorizada, localizada na Ucrânia, de uma autoridade de controlo ou de um organismo de controlo que ainda não disponha de um selo eletrónico qualificado produza e apresente no TRACES o certificado de inspeção em formato eletrónico sem a aposição de um selo eletrónico qualificado na casa 18 do mesmo. De igual modo, é necessário permitir que as autoridades competentes dos Estados-Membros nos postos de controlo fronteiriços ou nos pontos de introdução em livre prática efetuem controlos das importações constantes desses certificados de inspeção e os visem no TRACES com um selo eletrónico qualificado ou no papel com a assinatura manuscrita da pessoa autorizada, depois de preenchidos no TRACES e impressos.
- (6) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (7) Tendo em conta a invasão da Ucrânia pela Rússia e a necessidade de reagir de forma imediata, o presente regulamento deve aplicar-se retroativamente a partir de 24 de fevereiro de 2022,

⁽¹⁾ JO L 150 de 14.6.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 da Comissão, de 21 de outubro de 2021, que completa o Regulamento (UE) 2018/848 do Parlamento Europeu e do Conselho com regras relativas aos controlos oficiais das remessas de produtos biológicos e de produtos em conversão destinadas a importação para a União e ao certificado de inspeção (JO L 461 de 27.12.2021, p. 13).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento Delegado (UE) 2021/2306

O artigo 11.º do Regulamento Delegado (UE) 2021/2306 é alterado do seguinte modo:

1) é inserido o seguinte número 1-A:

«1-A. Em derrogação do artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo, até 30 de junho de 2022, uma pessoa autorizada, localizada na Ucrânia, de uma autoridade de controlo ou de um organismo de controlo que não disponha de um selo eletrónico qualificado pode produzir e apresentar no TRACES o certificado de inspeção em formato eletrónico sem a aposição de um selo eletrónico qualificado na casa 18 do mesmo. O certificado em causa deve ser emitido antes de a remessa a que diz respeito sair do território do país terceiro de exportação ou de origem.»;

2) ao n.º 2, é aditada a seguinte alínea c):

«c) no caso de ser produzido e apresentado no TRACES, em formato eletrónico, em conformidade com o n.º 1-A, o certificado de inspeção deve ser visado no TRACES com um selo eletrónico qualificado ou no papel com a assinatura manuscrita da pessoa autorizada da autoridade competente no posto de controlo fronteiriço ou no ponto de introdução em livre prática, nas casas 23, 25 e 30, consoante o caso, depois de preenchido no TRACES e impresso.»

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 24 de fevereiro de 2022.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 8 de abril de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/761 DA COMISSÃO
de 13 de maio de 2022

que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Agneau du Périgord» (IGP)]

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão examinou o pedido, apresentado pela França, de aprovação de uma alteração do caderno de especificações da indicação geográfica protegida «Agneau du Périgord», registada pelo Regulamento (UE) n.º 1163/2010 da Comissão ⁽²⁾.
- (2) Atendendo a que a alteração em causa não é uma alteração menor, na aceção do artigo 53.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão publicou o pedido de alteração, em aplicação do artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽³⁾.
- (3) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição, ao abrigo do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a alteração do caderno de especificações deve ser aprovada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aprovada a alteração do caderno de especificações da denominação «Agneau du Périgord» (IGP), publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 2.º

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

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de maio de 2022.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1163/2010 da Comissão, de 9 de dezembro de 2010, relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Agneau du Périgord (IGP)] (JO L 326 de 10.12.2010, p. 64).

⁽³⁾ JO C 42 de 27.1.2022, p. 3.

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2022/762 DO CONSELHO

de 12 de maio de 2022

relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no âmbito do Comité de Inspeção de Navios pelo Estado do Porto do Memorando de Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto no que diz respeito à participação da Federação da Rússia no Memorando de Acordo de Paris

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Memorando de Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto («MA de Paris») foi assinado em Paris em 26 de janeiro de 1982 e entrou em vigor em 1 de julho de 1982. O MA de Paris conta 27 autoridades marítimas enquanto membros, a saber, Alemanha, Bélgica, Bulgária, Canadá, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslovénia, Espanha, Estónia, Federação da Rússia, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Malta, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia e Suécia. A União não é membro do MA de Paris.
- (2) A Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ estabelece o regime jurídico da União aplicável à inspeção de navios pelo Estado do porto, reformulando e reforçando os anteriores atos jurídicos da União neste domínio, em vigor desde 1995. O regime jurídico da União aplicável à inspeção de navios pelo Estado do porto baseia-se no MA de Paris.
- (3) No que respeita aos Estados-Membros, a Diretiva 2009/16/CE integra efetivamente os procedimentos, os instrumentos e as atividades do MA de Paris no âmbito de aplicação do direito da União. Nos termos dessa diretiva, certas decisões tomadas pelo Comité de Inspeção de Navios pelo Estado do Porto («PSCC» da sigla em inglês), criado nos termos da secção 7.1 do MA de Paris, são vinculativas para os Estados-Membros.
- (4) Nas suas conclusões de 24 de fevereiro de 2022, o Conselho Europeu condenou com a maior veemência possível a agressão militar não provocada e injustificada da Federação da Rússia contra a Ucrânia. Nas suas conclusões de 24 e 25 de março de 2022, o Conselho Europeu declarou que a guerra de agressão da Federação da Rússia contra a Ucrânia viola flagrantemente o direito internacional e exigiu à Federação da Rússia que cessasse imediatamente a sua agressão militar no território da Ucrânia.
- (5) No contexto da agressão militar da Federação da Rússia contra a Ucrânia, em 14 de março de 2022 o Secretariado do MA de Paris recebeu um ofício do ministro ucraniano das Infraestruturas. Nesse ofício, é solicitado ao MA de Paris que não detenha indevidamente os navios que arvoram pavilhão ucraniano no quadro das inspeções pelo Estado do porto, que exclua a Federação da Rússia do MA de Paris e que não reconheça os certificados emitidos em nome da Administração Marítima da Federação da Rússia.

⁽¹⁾ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (6) Em relação ao pedido para evitar a detenção indevida de navios ucranianos, em 2 de março de 2022 o MA de Paris emitiu a «PSCircular 101» («Guidance on repatriation of seafarers due to situation in Ukraine»), que aborda esta questão. A PSCircular 101 informa as autoridades dos membros sobre a necessidade de serem flexíveis nas circunstâncias atuais, incluindo no que se refere ao repatriamento de marítimos, à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, aos certificados emitidos ao abrigo da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 e aos certificados médicos. Se necessário, o MA de Paris poderá considerar novos ajustamentos à PSCircular 101. A presente posição deverá ser comunicada às autoridades ucranianas.
- (7) Em relação ao pedido sobre a participação da Federação da Rússia no MA de Paris, importa assinalar que a Federação da Rússia foi excluída do acesso e utilização da ferramenta de orientação da inspeção pelo Estado do porto e da base de dados de inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE do sistema THETIS. Tal significa que a participação da Federação da Rússia nos trabalhos do MA de Paris já foi fortemente limitada e, sem acesso a essa base de dados, este país não pode cumprir eficazmente as obrigações que lhe incumbem no quadro do MA de Paris.
- (8) Nem o MA de Paris nem nenhuma instrução política prevêem qualquer procedimento ou mecanismo para excluir um membro do MA de Paris. Uma alternativa à exclusão do MA de Paris seria suspender a participação do referido país até nova decisão. Embora o efeito imediato da suspensão seja semelhante ao da exclusão, é menos permanente. No entanto, o MA de Paris também não contém qualquer disposição em matéria de suspensão dos membros. A suspensão permitiria uma análise mais aprofundada da necessidade de exclusão total do MA de Paris e poderia ser revertida em caso de alteração das circunstâncias.
- (9) A União, enquanto interveniente mundial, tem assumido um papel central nos esforços no quadro das Nações Unidas e de outras instâncias e processos multilaterais para responsabilizar a Federação da Rússia pela agressão militar não provocada e injustificada contra a Ucrânia, para parar a agressão militar no território da Ucrânia e para assegurar o regresso ao pleno respeito pela soberania, a independência e a integridade territorial da Ucrânia dentro das suas fronteiras internacionalmente reconhecidas. A agressão militar não provocada e injustificada da Federação da Rússia contra a Ucrânia constitui uma violação grave do artigo 2.º, n.º 4, da Carta das Nações Unidas, que proíbe a ameaça ou o uso da força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado.
- (10) À luz do que precede, tendo em conta a gravidade da situação e enquanto a Federação da Rússia não respeitar os princípios da Carta das Nações Unidas, nem cumprir as suas obrigações internacionais, a participação da Federação da Rússia no MA de Paris deverá ser suspensa, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 3, da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados.
- (11) A cooperação no âmbito do PSCC com outros países terceiros membros do MA de Paris, a saber, o Canadá, a Islândia, a Noruega e o Reino Unido, é essencial para alcançar uma decisão com vista a suspender a participação da Federação da Rússia no MA de Paris.
- (12) Em relação ao pedido de não reconhecimento dos certificados emitidos pela Administração Marítima da Federação da Rússia, esses certificados são emitidos em conformidade com convenções internacionais. Uma vez que a Federação da Rússia continua a ser membro da Organização Marítima Internacional, o MA de Paris não tem competência para determinar o não reconhecimento desses certificados. A presente posição deverá ser comunicada às autoridades ucranianas.
- (13) Importa estabelecer a posição a tomar em nome da União no âmbito do PSCC no que diz respeito à participação da Federação da Rússia no MA de Paris, uma vez que as decisões poderão afetar o direito da União, a saber, a Diretiva 2009/16/CE.
- (14) A posição da União deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do MA de Paris, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar em nome da União no âmbito do Comité de Inspeção de Navios pelo Estado do Porto («PSCC») do Memorando de Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto («MA de Paris») no que diz respeito à participação da Federação da Rússia no MA de Paris consiste em:

- a) concordar com a abordagem estabelecida no ponto 5 do documento PSCC55/11.1 do PSCC relativamente à detenção de navios que arvoram pavilhão ucraniano nos portos do MA de Paris;
- b) apoiar ativamente a suspensão da Federação da Rússia do MA de Paris;
- c) envidar esforços para alcançar um consenso entre os membros do MA de Paris que não sejam a Federação da Rússia sobre a suspensão da Federação da Rússia do MA de Paris até nova decisão;
- d) concordar com a abordagem estabelecida no ponto 7 do documento PSCC55/11.1 do PSCC relativamente ao não reconhecimento dos certificados oficiais emitidos pela Federação da Rússia.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do MA de Paris, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2022.

Pelo Conselho
O Presidente
J.-Y. LE DRIAN

DECISÃO (UE) 2022/763 DA COMISSÃO
de 21 de dezembro de 2022
relativa ao auxílio estatal SA.60165- 2021/C (ex-2021/N) que Portugal tenciona conceder à TAP SGPS

[notificada com o número C(2021) 9941]

(Apenas faz fé o texto na língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta a decisão através da qual a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativamente ao auxílio SA.60165 (2021/C) ⁽¹⁾,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com as disposições supracitadas ⁽²⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 10 de junho de 2021, Portugal notificou os seus planos de concessão de um auxílio estatal no montante de 3,2 mil milhões de euros, a título de auxílio à reestruturação, em conformidade com as Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade («Orientações E&R») ⁽³⁾, à unidade económica, atualmente sob o controlo exclusivo do Estado português, constituída pela Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. («TAP SGPS») e pela sua atual empresa cofilial, a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. («TAP Air Portugal»), incluindo todas as filiais por estas controladas (considerandos 8 a 14). A notificação foi precedida da concessão de um empréstimo de emergência à TAP SGPS, no montante de 1,2 mil milhões de euros, ao qual a Comissão não se opôs na sua decisão de 10 de junho de 2020 («decisão inicial sobre o auxílio de emergência») ⁽⁴⁾. Portugal executou e pagou o auxílio de emergência à TAP SGPS em julho de 2020 e apresentou um plano de reestruturação da TAP SGPS em 10 de dezembro de 2020. A notificação foi acompanhada por uma versão atualizada do plano de reestruturação e por outros documentos comprovativos.
- (2) Em 19 de maio de 2021, o Tribunal Geral anulou a decisão inicial sobre o auxílio de emergência, mas suspendeu os efeitos dessa anulação até que a Comissão adotasse uma nova decisão ⁽⁵⁾. Em 16 de julho de 2021, a Comissão adotou uma nova decisão que não levantou objeções ao auxílio de emergência ⁽⁶⁾, contra a qual foi interposto outro recurso de anulação ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Decisão da Comissão C(2021) 5278 final, de 16 de julho de 2021, no processo SA.60165 (JO C 317 de 6.8.2021, p. 13).

⁽²⁾ JO C 317 de 6.8.2021, p. 13.

⁽³⁾ Comunicação da Comissão – Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade (JO C 249 de 31.7.2014, p. 1).

⁽⁴⁾ Decisão da Comissão, de 10 de junho de 2020, no processo SA.57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugal – Aid to TAP (JO C 228 de 10.7.2020, p. 1).

⁽⁵⁾ Acórdão de 19 de maio de 2021, *Ryanair DAC/Comissão*, T-465/20, ECLI:EU:T:2021:284. O Tribunal Geral considerou que, na sua decisão inicial sobre o auxílio de emergência, a Comissão não observou o dever de fundamentação, em conformidade com o artigo 296.º do TFUE nomeadamente ao não indicar se a TAP SGPS fazia parte de um grupo na aceção do ponto 22 das Orientações E&R. O Tribunal Geral decretou a suspensão dos efeitos da anulação dessa decisão durante um período não superior a dois meses a contar da data do acórdão, caso a Comissão decidisse adotar uma nova decisão no âmbito do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, e durante um período suplementar razoável, caso a Comissão decidisse dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE.

⁽⁶⁾ Decisão da Comissão, de 16 de julho de 2021, no processo SA.57369 – Rescue aid to TAP SGPS (JO C 345 de 27.8.2021, p. 1).

⁽⁷⁾ Processo T-743/21, *Ryanair/Comissão*, atualmente pendente no Tribunal Geral.

- (3) Por carta de 16 de julho de 2021, a Comissão informou Portugal de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»), relativamente ao auxílio à reestruturação («decisão de início do procedimento»). Portugal apresentou as suas observações sobre a referida decisão por cartas datadas de 19 de agosto e 27 de agosto de 2021.
- (4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁸⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação.
- (5) A Comissão recebeu 39 observações das partes interessadas até ao termo do prazo, em 6 de setembro de 2021. Transmitiu-as a Portugal, dando-lhe a oportunidade de se pronunciar. Por carta de 5 de outubro de 2021, Portugal apresentou a sua resposta às observações das partes interessadas.
- (6) Por carta de 29 de outubro de 2021, à qual Portugal respondeu em 16 de novembro de 2021, a Comissão solicitou informações adicionais sobre o plano de reestruturação, bem como sobre o auxílio à reestruturação e o financiamento de apoio ao plano. Através de videoconferências, a Comissão e as autoridades portuguesas discutiram as medidas em matéria de concorrência previstas na notificação, tendo ainda a Comissão solicitado, em 25 de outubro de 2021, mais informações sobre a estrutura concorrencial do mercado de serviços de transporte aéreo de passageiros com origem e destino no aeroporto de Lisboa, incluindo informações atualizadas sobre as faixas horárias de que dispõem as transportadoras aéreas que operam no aeroporto. Portugal respondeu em 2 e 8 de novembro de 2021 e apresentou informações adicionais em 16, 25, 27 e 30 de novembro de 2021 e, por último, em 3 de dezembro de 2021.
- (7) Portugal concordou, a título excepcional, em renunciar aos direitos decorrentes do artigo 342.º do TFUE, em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento n.º 1/1958 ⁽⁹⁾, e em que a presente decisão fosse adotada e notificada em língua inglesa, nos termos do artigo 297.º do TFUE.

2. DESCRIÇÃO DO AUXÍLIO

2.1. Beneficiário: estrutura de propriedade e filiais operacionais

- (8) O beneficiário do auxílio à reestruturação é a unidade económica, atualmente sob o controlo exclusivo do Estado português (considerandos 11 e 12), constituída pela TAP SGPS e pela sua atual empresa cofilial, a TAP Air Portugal, incluindo todas as filiais por estas controladas. A TAP SGPS é uma sociedade gestora de participações sociais constituída em 2003, ao passo que a TAP Air Portugal foi criada em 1945 como companhia aérea portuguesa de bandeira. Em 2017, a TAP SGPS era controlada em conjunto pela Parpública - Participações Públicas, SGPS, S.A. («Parpública»), uma empresa pública gestora de participações sociais do Estado português, e por outras duas empresas – a HPGB, SGPS, S.A. ⁽¹⁰⁾ («HPGB») e a DGN Corporation («DGN») – que operavam através do consórcio Atlantic Gateway SGPS, Lda. («AGW») ⁽¹¹⁾. Quando a Comissão adotou a decisão inicial sobre o auxílio de emergência, a Parpública detinha 50% das ações da TAP SGPS e a AGW detinha 45%, enquanto os restantes 5% eram detidos pelos trabalhadores da TAP SGPS. Esta situação de propriedade alterou-se com a implementação do processo em curso de emergência e reestruturação da TAP SGPS.
- (9) Aquando do início do processo de emergência e reestruturação da TAP SGPS, a TAP Air Portugal era detida a 100% pela TAP SGPS e era a sua maior filial, representando cerca de 98% do volume de negócios da TAP SGPS. Segundo as explicações das autoridades portuguesas, até junho de 2020, não estavam previstas alterações na estrutura acionista da TAP SGPS, dado que todos os acionistas do beneficiário concordavam com a necessidade de um auxílio de emergência para manter a atividade da TAP Air Portugal e a viabilidade a longo prazo da TAP SGPS.

⁽⁸⁾ Ver nota de rodapé 1.

⁽⁹⁾ Regulamento n.º 1 do Conselho, de 15 de abril de 1958, que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385).

⁽¹⁰⁾ A HPGB, SGPS, S.A. está sediada em Lisboa e faz parte do setor da administração de empresas e sociedades. A HPGB, SGPS, S.A. tem [...] funcionários nesta localização. O grupo empresarial HPGB, SGPS, S.A. inclui [...] empresas.

⁽¹¹⁾ Para mais informações acerca da HPGB, da DGN e do consórcio AGW, ver os considerandos 11 a 15 da Decisão da Comissão, de 16 de julho de 2021, no processo SA.57369, referida na nota de rodapé 6.

- (10) As autoridades portuguesas só analisaram a questão do controlo da TAP SGPS no início de julho de 2020, no contexto do impasse nas negociações com a AGW relativas à execução do acordo de empréstimo de emergência. [...]. Confrontadas com um colapso financeiro iminente da TAP SGPS, que exortava à execução do auxílio de emergência, as autoridades portuguesas decidiram celebrar um acordo privado com os acionistas da AGW para adquirir as participações da DGN, [...]. [...], a Direção-Geral do Tesouro e Finanças («DGTF») adquiriu diretamente ações da TAP SGPS, que representavam 22,5% do capital social da TAP SGPS anteriormente detido pela AGW. Consequentemente, hoje em dia, o Estado português assume, direta e indiretamente, uma posição maioritária correspondente a 72,5% do capital social e respetivos direitos económicos da TAP SGPS (50% através da Párpública e 22,5% através da DGTF). Anteriormente, a HPGB detinha uma participação no consórcio AGW e não diretamente na TAP SGPS, mas, após adquirir a participação da AGW, a HPGB detém atualmente uma participação direta de 22,5% na TAP SGPS.
- (11) As autoridades portuguesas confirmam que, ao abrigo do acordo de acionistas celebrado pela República Portuguesa por intermédio da DGTF, [...]. [...] ⁽¹²⁾, [...] ⁽¹³⁾. O controlo de 72,5% do capital social, [...], confere ao Estado português o controlo exclusivo da TAP SGPS.
- (12) De igual modo, já depois da concessão do auxílio de emergência, a participação da TAP SGPS na TAP Air Portugal alterou-se quando o Estado português, por intermédio da DGTF, subscreveu o aumento de capital da TAP Air Portugal num montante de 462 milhões de euros ⁽¹⁴⁾. À data de 24 de maio de 2021, o Estado, através da DGTF, detinha diretamente cerca de 92% do capital social da TAP Air Portugal. A TAP SGPS detém atualmente os restantes 8%. A TAP Air Portugal é a única acionista da TAP Logistics Solutions, S.A., uma sociedade constituída em 30 de dezembro de 2019 para exercer atividades de transporte de mercadorias e correio.
- (13) A TAP SGPS detém participações nas seguintes empresas ativas na prestação de serviços relacionados com o transporte aéreo em Portugal e noutros países:
- 100% na Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. («Portugália»);
 - 100% na U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A., uma empresa ativa no setor da saúde e cujo principal cliente é igualmente a TAP Air Portugal;
 - 100% na TAPGER – Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. e 99,83% na Aeropar Participações, Lda., duas empresas que atuam como sociedades gestoras de participações sociais;
 - 78,72% na TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A. («M&E Brasil»), que opera na manutenção de aeronaves para a TAP Air Portugal e para terceiros;
 - 49% (43,9% diretamente e 5,1% através da Portugália) na SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A. (também conhecida como «Groundforce Portugal»), uma empresa que opera no setor da assistência em escala nos aeroportos em Portugal; e
 - 51% na CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., que presta serviços de restauração ao setor da aviação e cujo principal cliente é a TAP Air Portugal.
- (14) As alterações no controlo durante o processo de emergência e reestruturação acima descritas não obstam ao facto de, para efeitos da presente decisão, qualquer referência à empresa beneficiária do auxílio à reestruturação incluir, salvo indicação em contrário, a TAP SGPS e todas as suas filiais à data do início do respetivo processo de emergência e reestruturação, em junho de 2020, incluindo a TAP Air Portugal. Salvo indicação em contrário, qualquer referência à TAP Air Portugal inclui todas as filiais da TAP SGPS ativas no transporte aéreo, incluindo a Portugália.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Decisão da Comissão C(2021) 2991 final, de 23 de abril de 2021, no processo SA.62304 (2021/N) – Portugal – COVID 19: Damages compensation to TAP (JO C 240 de 18.6.2021, p. 1).

2.2. Beneficiário: atividades principais no setor da aviação

- (15) No âmbito da unidade económica beneficiária, a TAP Air Portugal desenvolve atividades de transporte aéreo de passageiros e de mercadorias. Em 2019, antes da sua reestruturação, a TAP Air Portugal operava uma frota de 108 aeronaves, incluindo aeronaves operadas ao abrigo de acordos de locação com tripulação, e servia 92 destinos em 38 países, tendo transportado mais de 17 milhões de passageiros e realizado mais de 130 000 voos. Esses voos foram realizados, concretamente, em rotas regulares a partir de aeroportos como os de Lisboa, Porto, Faro e quatro ilhas dos Açores e da Madeira, bem como para destinos internacionais, incluindo [...] aeroportos na Europa (fora de Portugal), [...] destinos no Brasil ⁽¹⁵⁾, [...] em África ⁽¹⁶⁾ e [...] na América do Norte em 2019 ⁽¹⁷⁾. A TAP Air Portugal estruturou as suas operações maioritariamente em torno do aeroporto de Lisboa, que representa a sua plataforma principal.
- (16) Portugal refere que a TAP Air Portugal é um motor essencial de conectividade para passageiros e mercadorias com origem e destino em Portugal e dentro do seu território. Em 2019, a TAP Air Portugal foi a única companhia aérea que operou [...] das suas [...] rotas na época de verão e [...] de [...] rotas na época de inverno. Mais particularmente, a TAP Air Portugal desempenha um papel crucial na conectividade de Portugal e dos países com presença de diáspora lusófona. A TAP Air Portugal também é considerada um pilar da economia portuguesa, particularmente devido ao seu contributo para o desenvolvimento da indústria do turismo em Portugal.
- (17) Outras companhias aéreas, nomeadamente companhias aéreas europeias, prestam serviços de transporte aéreo de passageiros ou de mercadorias em Portugal, como a Ryanair, a segunda maior companhia aérea a operar em Portugal, a Wizz Air e a EasyJet, as companhias aéreas do grupo Lufthansa (incluindo a Brussels Airlines e a Austrian Airlines), a Air France-KLM, a Finnair e as companhias aéreas do IAG (designadamente a Vueling e a Iberia).

2.3. Origem das dificuldades do beneficiário e situação financeira

- (18) A atual situação difícil do beneficiário resultou tanto de problemas de solvência como de liquidez, que foram significativamente agravados por uma profunda crise de liquidez causada pela pandemia de COVID-19.
- (19) Em primeiro lugar, entre 2006 e 2015, a TAP SGPS acumulou [...] milhões de euros [...]. Considerando o peso da atividade de transporte aéreo nas receitas da TAP SGPS, [...].
- (20) Nos últimos anos, a TAP SGPS também incorreu em custos extraordinários devido a perturbações operacionais, o que travou o crescimento da rentabilidade e da competitividade. [...] [...] milhões de euros [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] milhões de euros [...], resultantes de um elevado nível de atrasos e cancelamentos de voos, bem como de uma exposição cambial muito elevada devido às atividades no Brasil e em Angola.
- (21) Em segundo lugar, tendo em conta que a TAP Air Portugal foi responsável por cerca de [...] % das receitas da TAP SGPS, o desempenho da transportadora aérea teve um impacto elevado na situação financeira global da sua empresa-mãe. Após a privatização da TAP SGPS, em 2015 ⁽¹⁹⁾, a TAP Air Portugal iniciou um processo de transformação e manteve uma trajetória de crescimento operacional com um aumento das receitas de [...] % até 2019. O processo de transformação tinha como meta [...].
- (22) A maioria das intervenções relativas ao processo de transformação ocorreu em 2018 e 2019, nomeadamente com a entrega de [...] aeronaves A339 com baixo consumo de combustível, seguida da transformação dos produtos, vendas e ferramentas e da melhoria da adjudicação de contratos e dos sistemas. Na vertente operacional, a TAP Air Portugal aumentou as suas operações em mercados de elevado valor, como o Brasil e a América do Norte. O processo de transformação, sobretudo através das renovações e substituições graduais da frota realizadas até 2019, contribuiu para reduzir os níveis globais do custo dos lugares disponíveis por quilómetro (CLDQ) ⁽²⁰⁾. No entanto, também implicou custos pontuais elevados, relacionados com [...]. Além disso, a TAP Air Portugal continuou a ser menos competitiva do que os seus pares em termos de custos de pessoal e eficiência.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Uma companhia aérea ou um prestador de serviços de assistência em escala que atua em nome de uma companhia aérea identifica custos decorrentes de atividades irregulares quando uma perturbação no dia da viagem ou no dia anterior à viagem impede o cliente de utilizar o(s) voo(s) reservado(s).

⁽¹⁹⁾ A privatização de 61% do capital social da TAP SGPS foi realizada em 2015. Em 2017, o Estado português readquiriu parte do capital social à AGW, elevando a sua participação para 50%.

⁽²⁰⁾ O custo dos lugares disponíveis por quilómetro é utilizado para aferir o custo unitário expresso em valor monetário [cêntimos de euro por lugar] da exploração de cada lugar por quilómetro.

- (23) Em 2 de dezembro de 2019, a TAP Air Portugal concluiu a emissão de obrigações prioritárias não garantidas num valor de 375 milhões de euros, com um prazo de vencimento de cinco anos, dando origem a cupões anuais regulares de 5,625% e a uma taxa de juro efetiva de 5,75% ⁽²¹⁾. O objetivo desta emissão era cobrir as despesas gerais da empresa, bem como reembolsar parcialmente a dívida e prolongar o respetivo prazo de vencimento médio. A emissão obteve notações preliminares de BB- (Standard & Poor's) e B2 (Moody's), ou seja, inferior à notação de «grau de investimento». Meses antes, em 24 de junho de 2019, a TAP Air Portugal tinha emitido 200 milhões de euros em obrigações com um prazo de vencimento de quatro anos, dando origem a cupões anuais regulares de 4,375% ⁽²²⁾. Não obstante as diferenças entre os montantes e as condições das duas emissões realizadas em junho e dezembro de 2019, o interesse que estas geraram mostra que, antes do surto de COVID-19, o beneficiário conseguia aceder ao financiamento no mercado em condições razoáveis.
- (24) O processo de transformação foi interrompido devido à pandemia mundial de COVID-19 e à crise económica que se seguiu, numa altura em que a TAP Air Portugal ainda não tinha conseguido reduzir substancialmente os seus custos, nomeadamente os custos de pessoal, comparativamente aos seus concorrentes, em especial as companhias aéreas de baixo custo.
- (25) Consequentemente, tendo em conta as restrições de viagem e as obrigações de quarentena sem precedentes impostas pelo Governo devido ao surto de COVID-19, em 20 de março de 2020, a agência de notação Standard & Poor's baixou a notação de longo prazo da TAP Air Portugal para B- e classificou como CCC+ a perspetiva de liquidez a curto prazo. No mesmo anúncio, a Standard & Poor's atribuiu à emissão de obrigações no valor de 375 milhões de euros uma perspetiva de recuperação de 45%. Em 19 de março de 2020, a agência de notação Moody's também baixou as notações relativas à probabilidade de incumprimento e à empresa TAP Air Portugal para Caa1-PD e Caa1, respetivamente. Em 28 de maio de 2020, o rendimento anual até ao vencimento (dezembro de 2024) das obrigações prioritárias no valor de 375 milhões de euros emitidas em dezembro de 2019 era de 9,45% no mercado secundário. Por outras palavras, nessa fase, para aceitarem deter os títulos até ao vencimento, os compradores das obrigações emitidas pela TAP Air Portugal exigiam um desconto sobre o valor nominal dos títulos, por forma a obter um rendimento de 9,45%. As informações prestadas pelas autoridades portuguesas corroboram [...] da situação financeira da TAP Air Portugal e do beneficiário [...] ⁽²³⁾, [...].
- (26) A acumulação das dificuldades da TAP SGPS e da TAP Air Portugal conduziu a uma deterioração acentuada da posição de capital próprio. No final de 2019, a TAP SGPS registava um capital próprio negativo de [...] milhões de euros, que subiu para [...] mil milhões de euros em 2020. A TAP Air Portugal também estava numa posição de capital próprio negativo em 2020 ([...] mil milhões de euros).

2.4. Descrição do plano de reestruturação e do auxílio à reestruturação

- (27) O auxílio à reestruturação apoia a execução do plano de reestruturação que abrange o período entre 2020 e o final de 2025 («período de reestruturação»). O plano abrange a unidade económica, atualmente sob o controlo exclusivo do Estado português (considerandos 11 e 12), constituída pela TAP SGPS e pela sua atual empresa cofilial, a TAP Air Portugal, incluindo todas as filiais por estas controladas.

2.4.1. Reestruturação das operações

- (28) O plano de reestruturação visa combater as causas profundas das dificuldades da TAP SGPS e inverter o rumo da empresa até 2025. Devido ao peso da TAP Air Portugal no balanço da TAP SGPS quando começou a atravessar dificuldades nas atividades abrangidas pelo plano de reestruturação, a maioria das medidas de reestruturação operacional para reduzir os custos e aumentar as receitas e das projeções apresentadas no plano de reestruturação refere-se à TAP Air Portugal. O plano de reestruturação inclui medidas que começaram a ser implementadas em junho de 2020 ou que serão implementadas e que dizem respeito a quatro pilares: i) ênfase na estratégia principal, ii) ajustamento da capacidade, iii) melhoria dos custos de exploração e iv) aumento das receitas. As subsecções 2.4.1.1 a 2.4.1.4 descrevem cada pilar do plano de reestruturação da TAP com as mais recentes atualizações.

⁽²¹⁾ Comunicado: «TAP Announces the pricing of EUR 375 million 5.625% senior notes due 2024», de 22.11.2019. A procura dos investidores permitiu que a emissão recolhesse mais fundos (mais 75 milhões de euros do que os 300 milhões iniciais) e com um preço mais baixo (20 pontos de base) do que o inicialmente previsto.

⁽²²⁾ Referência ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

⁽²³⁾ Resultados antes de juros, impostos, depreciações, amortizações e custos de reestruturação ou rendas. O EBITDAR é um parâmetro utilizado sobretudo para analisar a solidez financeira e o desempenho das empresas que tenham sido objeto de reestruturação no último ano.

2.4.1.1. Ênfase na estratégia principal

- (29) A lógica do plano de reestruturação consiste em dar ênfase à atividade principal, ou seja, a atividade de aviação realizada através da TAP Air Portugal e da Portugália, e, paralelamente, abandonar e alienar de forma gradual as atividades não essenciais. Nesta lógica, segundo o plano de reestruturação, a TAP SGPS abandonará progressivamente todas as atividades de serviços geradoras de outras receitas que tem prestado no mercado, através da venda, alienação ou suspensão de três ramos de atividade, conforme descrito a seguir. Em primeiro lugar, a TAP SGPS tenciona alienar a sua participação na filial brasileira de manutenção de aeronaves, a M&E Brasil, [...]. A segunda alienação diz respeito [...] no prestador de serviços de assistência em escala, a Groundforce, [...]. Em terceiro lugar, a TAP SGPS tenciona alienar a sua participação no prestador de serviços de restauração, a Cateringpor, [...].

2.4.1.2. Ajustamento da capacidade

- (30) As medidas de ajustamento da capacidade da TAP Air Portugal consistem essencialmente no redimensionamento da frota e na otimização da rede da TAP Air Portugal. O plano de frota prevê [...]. Globalmente, em 2025, o plano de frota da TAP Air Portugal terá como resultado uma composição mais homogênea da frota e uma redução dos custos de exploração, em virtude da redução do consumo de combustível e das necessidades de manutenção das novas aeronaves.
- (31) Relativamente à otimização da rede, o plano de reestruturação reforça o papel de Lisboa enquanto plataforma de conectividade, o que se afigura crucial atendendo à dimensão reduzida do mercado da TAP Air Portugal a nível nacional. A exploração de uma plataforma de conectividade será benéfica para a estratégia [...]. [...]. Por último, as medidas de otimização da rede incluem uma correspondência mais eficiente em termos de custos entre as rotas e as aeronaves, com a diminuição das rotas deficitárias e das rotas com um valor de conectividade baixo. Por exemplo, em 2020, a TAP Air Portugal serviu menos [...] destinos do que em 2019 (de [...] para [...]) e suspendeu indefinidamente a abertura de [...] rotas adicionais.
- (32) Quanto à implantação da TAP Air Portugal no aeroporto de Lisboa, a diminuição da sua frota reduz a sua capacidade para prestar serviços de transporte aéreo de passageiros, mas, ainda assim, não põe em causa a posição de mercado significativa que tem atualmente na sua plataforma em Lisboa e que deverá continuar a ter no final do período de reestruturação ⁽²⁴⁾. Existem duas razões principais para a manutenção da posição de mercado significativa da TAP Air Portugal no aeroporto de Lisboa até 2025:
- a) Em primeiro lugar, no âmbito do plano de reestruturação, a TAP Air Portugal tenciona concentrar-se de forma mais vinculada nas suas operações radiais essenciais no aeroporto de Lisboa ⁽²⁵⁾. Consequentemente, não se preveem alterações substanciais das posições de mercado e da estrutura concorrencial no aeroporto, apesar de a TAP Air Portugal ter reduzido [...] % das suas faixas horárias ([...] faixas horárias diárias) na estação de inverno IATA 2021/2022 em relação à estação de inverno IATA 2019/2020 e de as duas maiores detentoras seguintes de faixas horárias (Ryanair e EasyJet) terem previamente conseguido aumentar as faixas horárias à sua disposição para a estação de verão IATA 2022 em relação à estação de verão IATA 2019 ⁽²⁶⁾. Mais especificamente, as informações apresentadas por Portugal mostram que as faixas horárias detidas pela TAP Air Portugal representariam [45-55] % da capacidade total do aeroporto de Lisboa na estação de verão IATA 2022 e nas estações IATA seguintes, em comparação com [10-20] % e [5-10] % para a Ryanair e a EasyJet, respetivamente. Além disso, a TAP Air Portugal empregará, de longe, a maior frota no aeroporto de Lisboa, com [90-100] aeronaves ao longo do período de reestruturação. De acordo com as estimativas de Portugal, a Ryanair terá sete aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa e a EasyJet cinco ⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Em conformidade com a prática decisória da Comissão, considera-se que as faixas horárias de que uma transportadora aérea dispõe num aeroporto e as limitações de capacidade neste último permitem medir a capacidade da transportadora aérea para concorrer no mercado do transporte aéreo de passageiros com origem ou destino a esse aeroporto [ver, por exemplo, considerando 209 da Decisão da Comissão C(2021) 2488 final, de 5 de abril de 2021, no processo SA.59913 (JO C 240 de 18.6.2021, p. 1); considerando 178 da Decisão da Comissão C(2020) 4372 final, de 25 de junho de 2020, no processo SA.57153 (JO C 397 de 20.11.2020, p. 1)].

⁽²⁵⁾ A título ilustrativo, a redução do número de aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa é apenas marginal em comparação com a situação anterior à reestruturação. Na estação de verão IATA 2019, a TAP Air Portugal dispunha de uma frota média de aproximadamente [90-100] aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa e [5-15] aeronaves baseadas no aeroporto do Porto. Para a estação de verão IATA 2022, a média nesse período será de aproximadamente [90-100] aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa e [0-10] aeronaves baseadas no aeroporto do Porto. Nos anos de 2023 a 2025, a TAP Air Portugal prevê adicionar um número reduzido de aeronaves em relação a 2022. A distribuição da frota entre o aeroporto de Lisboa e o aeroporto do Porto resulta da repartição das aeronaves com base na atribuição das horas de voo às operações em Lisboa ou no Porto. Todas as aeronaves da TAP Air Portugal estão formalmente baseadas no aeroporto de Lisboa, embora nem todos os voos sejam operados com origem ou destino no aeroporto. Os meios necessários para as operações no Porto assentam na rotação de aeronaves baseadas em Lisboa, incluindo através do estacionamento noturno. A TAP Air Portugal não atribui aeronaves a mais nenhum aeroporto onde tenha operações.

⁽²⁶⁾ Observações de Portugal apresentadas em 16 de novembro de 2021.

⁽²⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 8 de novembro de 2021.

- b) Em segundo lugar, devido à recuperação relativamente forte, embora instável, da procura por parte de passageiros, o aeroporto de Lisboa deverá voltar durante o período de reestruturação ao elevado nível de congestionamento [90-100]% que tinha atingido antes da pandemia de COVID-19, após uma fase de crescimento acelerado da TAP Air Portugal e das transportadoras de baixo custo. Assim, prevê-se que, durante todo o período de reestruturação, as importantes limitações de capacidade no aeroporto de Lisboa, relacionadas, nomeadamente, com a sua pista única, venham a constituir um obstáculo à entrada ou à expansão dos concorrentes da TAP Air Portugal, não tendo sido satisfeita parte das exigências de acesso destes concorrentes aos serviços de infraestruturas aeroportuárias no aeroporto de Lisboa.

2.4.1.3. Redução dos custos

- (33) A TAP Air Portugal prevê reduzir os custos de exploração ao longo do plano de reestruturação, mediante três instrumentos.
- (34) O primeiro é a renegociação dos contratos com os fornecedores e locadores de aeronaves. Em conjunto com os seus fornecedores, a TAP Air Portugal acordou [...] período [...], tal como estipulado no contrato inicial, para [...], resultando no diferimento de [...] mil milhões de euros de despesas de capital até ao termo do plano de reestruturação. Além disso, a TAP Air Portugal realizou uma poupança de tesouraria de [...] milhões de euros, através de renegociações com os locadores, e obteve [...] milhões de euros de receitas de tesouraria com a venda e locação de aeronaves.
- (35) O segundo instrumento para reduzir os custos de exploração é um conjunto de medidas que visam diminuir os custos de terceiros. Em primeiro lugar, a TAP Air Portugal prevê economizar [...] milhões de euros em custos de combustível ao longo do período do plano de atividades (dos quais [...] milhões de euros em [...]) através da operação de aeronaves mais recentes e mais eficientes energeticamente, de uma melhor correspondência entre as rotas e as aeronaves e da introdução de um *software* de otimização do combustível. Em segundo lugar, a TAP tenciona realizar economias de custos anuais no valor de [...] milhões de euros até [...]. [...] Em terceiro lugar, o plano de reestruturação prevê economias de custos anuais no valor de [...] milhões de euros, através da renegociação dos contratos com os prestadores de determinados serviços, [...].
- (36) O terceiro instrumento destinado a fomentar a diminuição prevista dos custos de exploração da TAP Air Portugal consiste numa redução dos custos de pessoal, com a qual a TAP Air Portugal espera gerar uma poupança de [...] milhões de euros por ano, num total acumulado de aproximadamente [...] mil milhões de euros durante a vigência do plano de reestruturação. A fim de obter estas economias de custos, a TAP Air Portugal tomou as seguintes medidas:
- a) Redução dos efetivos (em equivalente a tempo completo – ETC) com a supressão de 1 200 postos de trabalho em 2020 e no início de 2021, essencialmente através da não renovação de contratos de trabalho temporários, com uma redução suplementar de 2 000 postos de trabalho em 2021;
- b) Adicionalmente, medidas de redução salarial, suspensão dos aumentos salariais automáticos, suspensão de cláusulas das convenções coletivas de trabalho para incrementar a produtividade e reduzir os custos de pessoal até 2024, aplicáveis a todo o pessoal através dos «acordos de emergência» celebrados com os sindicatos, a saber:
- i) uma redução transversal de 25% nas remunerações fixas acima de 1 330 EUR entre 2021 e 2023 e de 20% em 2024 (no caso dos pilotos, essa redução sobe para 50% em 2021 e baixa progressivamente até 35% em 2024), os tripulantes de cabina e os mecânicos do sindicato específico da M&E também aceitaram uma redução de 15% do seu tempo do trabalho em 2021, que baixará progressivamente até 5% em 2023, por forma a permitir o financiamento de 750 ETC e não a sua redução,
- ii) uma suspensão dos aumentos salariais automáticos e das progressões automáticas, bem como de várias componentes da remuneração, e
- iii) uma redução do número de tripulantes de cabina em cada avião até atingir o número mínimo especificado pelo fabricante da aeronave;
- c) A TAP Air Portugal obteve o compromisso de vários sindicatos no âmbito dos acordos de emergência quanto às metas em matéria de custos de pessoal para 2025. O cumprimento destas metas pode ser efetivado através da assinatura de novas convenções coletivas de trabalho (CCT) ou, em caso de fracasso das negociações, da resolução das CCT atualmente em vigor e da aplicação das normas laborais previstas no direito geral do trabalho, muito menos restritivo do que as CCT em vigor. [...].

2.4.1.4. Aumento das receitas

- (37) A TAP Air Portugal prevê que as suas receitas aumentem na ordem dos [...] milhões de euros por ano em condições de estabilidade, ou seja, no termo do plano de reestruturação, mas apenas tem em conta [...] milhões de euros (por ano, em condições de estabilidade) no plano de reestruturação. Os aumentos das receitas serão maioritariamente provenientes [...].

2.4.2. Panorâmica dos custos de reestruturação e das fontes de financiamento

- (38) De acordo com o plano de reestruturação, a aplicação das medidas de reestruturação acarretará custos de reestruturação líquidos que não estão cobertos pelas reduções previstas nas despesas com o pessoal operacional ou por outras receitas, num valor estimado de [...] mil milhões de euros até 2025. Mais especificamente, o essencial dos custos de reestruturação, que se elevam a [...] mil milhões de euros, é imputado ao défice de cobertura dos custos durante o período, os quais têm de ser cobertos para prevenir um risco de incumprimento das operações da TAP SGPS ou a sua incapacidade de manter a licença de exploração. Os restantes custos de reestruturação são atribuídos a reembolsos de dívida, até ao montante de [...] milhões de euros, à aquisição de novas aeronaves, até ao montante de [...] milhões de euros, e a indemnizações contratuais ao pessoal, num montante de [...] milhões de euros. Os custos de reestruturação não têm em conta os auxílios notificados antes da presente decisão e destinados a compensar os prejuízos sofridos pela TAP Air Portugal devido a um acontecimento extraordinário decorrente das restrições públicas aos transportes aéreos, nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, tal como estabelecido nas decisões aplicáveis da Comissão ⁽²⁸⁾.
- (39) De acordo com Portugal, devido ao agravamento da situação financeira e aos graves efeitos do surto de COVID-19 no setor e na economia, a TAP SGPS é atualmente incapaz de [...] sem o apoio do Estado. No entanto, a TAP Air Portugal obteve [...] milhões de euros [...], com uma garantia de [...] % prestada pela República Portuguesa, cabendo à TAP Air Portugal a garantia dos restantes [...] %, [...]. Portugal considera que a aplicação de medidas substanciais de reforço do capital próprio deverá permitir à TAP SGPS ter acesso aos mercados de capitais a partir de [...], com vista a obter fundos adicionais junto de investidores privados.
- (40) Uma vez operacionalizados o financiamento garantido pelo Estado e o aumento de capital de [...] milhões de euros, a partir de [...], a TAP Air Portugal poderá obter pelo menos [...] milhões de euros de financiamento sem garantia pública [...]. O acesso ao financiamento do mercado privado evita a necessidade de uma reserva de liquidez adicional sob a forma de financiamento através de empréstimos com garantia do Estado até [...] milhões de euros, que tinha sido incluída como reserva para imprevistos na notificação inicial do auxílio à reestruturação.
- (41) O financiamento total do Estado, revisto em 16 de novembro de 2021, inclui medidas de capital próprio ou quase capital, a aplicar do seguinte modo:
- a) empréstimo de emergência de 1,2 mil milhões de euros a converter em capital próprio no mesmo valor nominal, acrescido de juros vencidos de cerca de [...] milhões de euros em 2021;
 - b) [...] milhões de euros para a parcela de [...] % do empréstimo de [...] milhões de euros, garantido pelo Estado em [...] %, que deverão ser concedidos até ao final de [...] e reembolsados em [...] através de uma injeção de capital do Estado. O empréstimo terá uma taxa de juro consentânea com as condições de mercado aplicáveis no momento da concessão ([...]), mas não excederá a taxa de referência definida em conformidade com a Comunicação da Comissão sobre as taxas de referência ⁽²⁹⁾;
 - c) injeção direta de capital de [...] milhões de euros, a executar pelo Estado em [...].

⁽²⁸⁾ Decisão da Comissão, de 23 de abril de 2021, no processo SA.62304 (2021/N) – Portugal – COVID 19: Damages compensation to TAP (JO C 240 de 18.6.2021, p. 1); Decisão da Comissão, de 21 de dezembro de 2021, no processo SA.63402 (2021/N) – COVID-19 TAP Compensation II (não publicada); e processo SA.100121 (2021/N) – COVID-19 Damages compensation to TAP III. Os montantes concedidos à TAP Air Portugal a título de compensação constituem um rendimento que, à semelhança das receitas de exploração, reduz os custos remanescentes que não podem ser cobertos pelas receitas de exploração passadas e presentes ou por contribuições próprias do beneficiário do auxílio à reestruturação ou, por exemplo, de mutuantes ou fornecedores.

⁽²⁹⁾ Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização (JO C 14 de 19.1.2008, p. 6).

- (42) Portugal informou que financiaria as medidas diretamente a partir do orçamento do Estado ⁽³⁰⁾, o que exige a adoção dos atos de execução necessários, incluindo a aprovação pela empresa das alterações ao capital social e dos acordos de empréstimo e de garantia a celebrar.
- (43) A contribuição própria da TAP SGPS e dos seus vários contribuintes para os custos de reestruturação rondará os [...] mil milhões de euros, repartidos ao longo do período de 2020 a 2025, e integrará as seguintes medidas:
- a) pagamento de indemnizações associadas à reestruturação do quadro de pessoal – [...] – [...] [...] milhões de euros ([...] [...] milhões de euros [...]);
 - b) contribuições de terceiros ou medidas de eficiência em termos de custos num montante total de [...] milhões de euros, dos quais [...] milhões de euros já executados em 2021 e [...] milhões de euros provenientes de contratos em vigor, incluindo:
 - i) [...] milhões de euros relativos a serviços aeroportuários e serviços de restauração e de refeições em voo na sequência da renegociação de contratos (ou seja, novos pedidos de proposta) relativos a serviços de restauração em aeroportos secundários, de renegociação de fornecedores para serviços de restauração no aeroporto de Lisboa, da renegociação da oferta de compras a bordo, da renegociação dos serviços de limpeza, bilhética e outros serviços aeroportuários),
 - ii) [...] milhões de euros relativos à frota e à monitorização e avaliação, ou seja, a renegociação do equipamento comprado diretamente pelo adquirente, materiais e descontos),
 - iii) [...] milhões de euros relativos a serviços empresariais e bens imobiliários (ou seja, a renegociação das taxas de estacionamento e de comunicação social, publicidade e apoio jurídico, etc.),
 - iv) [...] milhões de euros relativos à tecnologia de informação (ou seja, a renegociação de licenças, plataformas de comunicação, externalização do apoio técnico, etc.), e
 - v) [...] milhões de euros relativos ao alojamento dos tripulantes e ao combustível (ou seja, a renegociação do transporte e do alojamento nos aeroportos secundários);
 - c) locação de novas aeronaves num montante já autorizado de pelo menos [...] milhões de euros, [...];
 - d) outras contribuições relacionadas com a supressão gradual de ativos e a renegociações com os fabricantes originais dos equipamentos, num montante total de cerca de [...] milhões de euros, repartidos do seguinte modo:
 - i) [...] milhões de euros, [...] [...] milhões de euros,
 - ii) [...] milhões de euros [...],
 - iii) [...] milhões de euros [...];
 - e) novo financiamento no valor de [...] milhões de euros, angariado ou intermediado por [...], nomeadamente:
 - i) empréstimo de [...] milhões de euros não garantido pelo Estado e garantido pela TAP Air Portugal, no âmbito do empréstimo de [...] milhões de euros, e
 - ii) nova dívida no valor de [...] milhões de euros, com uma notação do instrumento [...] [...] milhões de euros [...]; esta nova dívida está subordinada a possíveis necessidades de liquidez e substitui, de facto, o auxílio à liquidez de contingência garantido pelo Estado inicialmente notificado num montante de [...] milhões de euros, que deixou de ser considerado um auxílio à reestruturação ⁽³¹⁾;
 - f) pagamento de imprevistos associadas à alienação da filial [...] [...] milhões de euros ([...] % [...], [...] % [...] [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) diferimentos do reembolso de [...] milhões de euros relativos ao montante nominal em dívida de duas emissões de obrigações (considerando 23) e empréstimos sindicados resultantes da renúncia às respetivas convenções de emissão de obrigações e empréstimo; os credores existentes renunciaram ao seu direito ao reembolso dos montantes devidos pelo beneficiário [...] ([...] [...] milhões de euros, [...] [...] milhões de euros [...] [...] milhões de euros); [...].
- (44) Nas suas observações de 10 de junho e 16 de novembro de 2021, Portugal observa que todas estas medidas de contribuição própria foram já aplicadas ou estão prestes a ser aplicadas. Baseiam-se nos compromissos vinculativos já acordados com as respetivas partes, que foram aplicados com instruções internas a respeitar. Quanto às medidas de reestruturação do quadro de pessoal, as economias de custos assentam em acordos de emergência celebrados entre a TAP Air Portugal, a Portugália e os sindicatos dos trabalhadores, após a suspensão das convenções coletivas de trabalho anteriormente em vigor.

⁽³⁰⁾ Leis do Orçamento do Estado aprovadas durante os anos do plano de reestruturação. Relativamente ao ano de 2021, ver o artigo 166.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro de 2020, que aprova o Orçamento do Estado para 2021.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) No que toca à repartição de encargos, Portugal afirma que a TAP SGPS tem um capital social total de [...] milhões de euros, [...]. A fim de assegurar a devida repartição de encargos pelos acionistas do beneficiário, o montante total do capital social será reduzido para [...] nas contas da TAP SGPS. Antes dessa redução, [...] para efeitos de absorção das perdas. Importa salientar que [...]. Na sequência da redução de capital e da absorção de perdas supramencionadas, o Estado português, através da DGTF, subscreverá um aumento de capital de aproximadamente [...] milhões de euros na TAP SGPS, passando a ser o acionista único da TAP SGPS. Além do mais, a TAP Air Portugal será um beneficiário direto do auxílio, através de uma redução de capital para efeitos de absorção das perdas, seguida de uma injeção de capital. A primeira medida de auxílio, relativa à conversão em capital próprio do atual empréstimo de emergência de 1,2 mil milhões de euros, só será aplicada após a absorção das perdas e a redução de capital.
- (46) Na notificação de 10 de junho de 2021, atualizada em 16 de novembro de 2021, Portugal reconhece que o montante da contribuição própria é inferior a 50% dos custos de reestruturação estimados. A este respeito, Portugal salienta que, nas circunstâncias atuais, com as perspetivas incertas do setor dos transportes aéreos, fortemente afetado pelos efeitos diretos e indiretos do surto de COVID-19, o beneficiário é [...]. Portugal informa que [...]. No entanto, os mercados de financiamento da dívida estiveram, em grande medida, encerrados para as companhias aéreas após o início da pandemia de COVID-19, tendo a generalidade das instituições financeiras reduzido drasticamente os seus limites de crédito para o setor dos transportes aéreos.
- (47) Portugal destaca o alcance das medidas de redução de custos a cargo das partes interessadas do beneficiário e reitera que essas medidas representam fontes reais e efetivas de contribuição própria para o plano de reestruturação, tendo em conta que são eficazes e duradouras. Em conclusão, de acordo com Portugal, o nível da contribuição própria é significativo, uma vez que corresponde ao nível máximo que o beneficiário está em condições de assumir nas circunstâncias específicas inerentes à pandemia de COVID-19.

2.4.3. Solvência e necessidades de liquidez: perspetiva de regresso à viabilidade

- (48) Portugal facultou projeções financeiras no cenário de base do plano de reestruturação, notificado em 10 de junho de 2021 e alterado em 16 de novembro de 2021, referentes às atividades de aviação essenciais da TAP Air Portugal (incluindo a Portugália), tal como descrito na secção 2.4.1.1. Essas projeções preveem [...]. No final do plano de reestruturação, em 2025, a TAP Air Portugal espera obter uma rentabilidade do capital próprio (RCP) de [...]% e uma rentabilidade do capital investido (RCI) de [...]%.
- (49) Relativamente às projeções de liquidez, a TAP Air Portugal prevê [...]. As projeções financeiras também apontam para que os rácios fundos próprios/ativos e dívida líquida/fundos próprios [...] e atinjam, em 2025, um nível de [...]% e [...], respetivamente. Por último, as projeções do rácio dívida líquida/EBITDA diminuem gradualmente de [...], em 2022, para [...], em 2025.

Quadro 1

Projeções financeiras do plano de reestruturação notificado em 10 de junho de 2021 (cenário de base)

Milhões de euros	Período de reestruturação					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Receitas	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado líquido	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida líquida	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fluxo de caixa operacional	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Capital próprio	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: informações da empresa. Todos os dados são referentes à TAP Air Portugal (incluindo a Portugália).

- (50) O regresso à viabilidade da TAP Air Portugal depende da redução dos custos, dado que as projeções das receitas têm em conta a retoma do tráfego aéreo. A redução dos custos resulta das medidas de reestruturação descritas nas secções 2.4.1.1 a 2.4.1.3, através das quais a TAP Air Portugal espera baixar o CLDQ de [...] centimos de euro, em 2019, para [...] centimos de euro, em 2025. Esse valor de [...] centimos de euro do CLDQ decorre essencialmente das medidas de reestruturação que afetaram as principais rubricas de custos da TAP Air Portugal em 2019, ou seja, o combustível ([...] centimos de euro em 2019) e o pessoal ([...] centimos de euro em 2019). No que diz respeito ao combustível, a TAP Air Portugal prevê uma poupança de [...] centimos de euro por LDQ (lugar disponível por quilómetro), pressupondo uma taxa de câmbio e um preço do combustível em linha com as atuais estimativas de mercado com base na Bloomberg, graças à aquisição de aeronaves com um consumo mais baixo de combustível, a uma melhor correspondência entre as rotas e as aeronaves e à introdução de um *software* de otimização do combustível (secção 2.4.1.3). Relativamente ao pessoal, a TAP Air Portugal espera que as medidas de redução dos ETC e a renegociação dos contratos com os trabalhadores (secção 2.4.1.3) permitam gerar uma poupança de [...] centimos de euro por LDQ.
- (51) No que respeita às receitas, as projeções apontam para que provenham maioritariamente do tráfego aéreo de passageiros, com as operações de manutenção, transporte de mercadorias e correio a representarem cerca de [...]% das receitas totais em 2025. Para efetuar a estimativa das receitas do tráfego aéreo de passageiros, a TAP Air Portugal pressupõe uma tendência de recuperação consonante com as previsões de base da IATA (outubro de 2020) ⁽³³⁾, mas com níveis mais baixos de tráfego aéreo por ano. Por exemplo, enquanto a IATA prevê um aumento do tráfego aéreo de 49% em 2021 para 109% em 2025, em relação ao número de passageiros que viajaram em 2019, a TAP pressupõe um aumento de [...]% em 2021 e de [...]% em 2025. Além disso, a TAP Air Portugal pressupõe um rendimento de [...] centimos de euro e uma taxa de ocupação de [...]% em 2025, inferior a ([...] centimos de euro) e superior em ([...]%) relativamente aos valores respetivos em 2019. Por último, a TAP Air Portugal espera um aumento das receitas geradas pelas medidas relativas às atividades auxiliares e de transporte de mercadorias descritas na secção 2.4.1.4. Globalmente, tendo em conta todas as fontes de receitas, a TAP Air Portugal prevê que as receitas por CLDQ diminuam de [...] centimos de euro em 2019 para [...] centimos de euro em 2025.
- (52) O plano de reestruturação notificado em 10 de junho de 2021 contemplava um cenário adverso, com base na evolução pessimista de três parâmetros: custo do combustível, procura e rendimento. Com variações negativas dos parâmetros no cenário adverso, os fluxos de caixa operacionais e o EBIT da TAP Air Portugal [...], com o pressuposto pessimista a alterar somente a magnitude dos resultados. Apenas no cenário mais adverso, pressupondo uma evolução negativa dos três parâmetros em causa, [...].
- (53) Por último, Portugal forneceu uma atualização das projeções financeiras do plano de reestruturação notificado em 9 de novembro de 2021. Essa atualização tem em conta a evolução mais recente do mercado da aviação em relação às projeções notificadas, nomeadamente a melhoria das perspetivas de recuperação do tráfego ⁽³⁴⁾ e o aumento dos preços dos combustíveis para aviação, e pressupõe um aumento de [...]% dos custos de tráfego para refletir a dinâmica recente da inflação. Estes pressupostos revistos traduzem-se num aumento das receitas e dos custos comparativamente às projeções notificadas. Globalmente, o EBIT [...], mas atinge [...], ou seja, [...] milhões de euros em vez de [...] milhões de euros nas projeções notificadas. No mesmo sentido, o resultado líquido passa a ser positivo [...] ([...] milhões de euros), [...] milhões de euros. Em [...], a RCI seria de [...], enquanto a RCP [...]% [...].

2.5. Conclusões preliminares da decisão de início do procedimento

- (54) Com base nas informações transmitidas por Portugal na notificação de 10 de junho de 2021, na decisão de início do procedimento, a Comissão qualificou o apoio estatal notificado à TAP SGPS como um auxílio estatal legal nos termos dos artigos 107.º, n.º 1, e 108.º, n.º 3, do TFUE. A Comissão apreciou a compatibilidade desse auxílio com o mercado interno à luz das Orientações E&R e, tendo concluído que várias das condições de compatibilidade nelas estabelecidas pareciam, à primeira vista, não estar preenchidas, decidiu dar início a um procedimento formal de investigação.
- (55) Na decisão de início do procedimento, a Comissão concluiu, a título preliminar, que a TAP SGPS, designada como beneficiária do auxílio, era elegível para beneficiar de auxílios à reestruturação, nomeadamente devido ao capital próprio negativo acumulado, que aumentou de [...] milhões de euros no final de 2019 para [...] mil milhões de euros em 2020. A Comissão concluiu igualmente que o auxílio à reestruturação era necessário para a boa execução do plano de reestruturação e que a sua forma era adequada para resolver os problemas de liquidez e de solvência encontrados.

⁽³³⁾ Dados sobre a recuperação da procura no tráfego doméstico na Europa e da Europa para a América do Norte e do Sul, a África Subsariana e o Norte de África. Fonte: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, outubro de 2020

⁽³⁴⁾ Dados sobre a recuperação da procura no tráfego doméstico em Portugal, de Portugal para a Europa e de Portugal para a América do Norte e do Sul e a África, de acordo com os pesos dos passageiros da TAP em 2019. Fonte: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, outubro de 2021.

- (56) A Comissão concluiu que, partindo de pressupostos prudentes, a avaliação dos lucros esperados e da rentabilidade do capital próprio de cerca de [...]% [...], até ao final do período de reestruturação sustentava o argumento de Portugal de que o plano de reestruturação garantiria a viabilidade a longo prazo do beneficiário e permaneceria sólido também num cenário adverso. Sem a intervenção do Estado, o beneficiário e, por conseguinte, a TAP Air Portugal, teriam inevitavelmente de sair do mercado, causando dificuldades sociais, efeitos indiretos negativos em toda a economia portuguesa – fortemente dependente do setor do turismo – e a perturbação de um serviço importante e difícil de reproduzir.
- (57) Seguidamente, a Comissão levantou dúvidas, em primeiro lugar, quanto à proporcionalidade do auxílio ⁽³⁵⁾, sublinhando que as fontes de contribuição própria eram maioritariamente provenientes da redução dos custos, ou seja, cingiam-se a evitar custos, sem novo financiamento por parte de um investidor ou mutuante do mercado, excetuando os novos contratos de locação de aeronaves a partir de 2021. A Comissão observou que a contribuição própria corresponderia, na melhor das hipóteses, a apenas [...]% dos custos de reestruturação, além de não ser clara a admissibilidade da redução dos custos de pessoal, que representava mais de [...]% da contribuição própria. Quanto aos requisitos de repartição de encargos, a Comissão referiu que não tinha sido apresentada nenhuma justificação para que uma redução parcial da dívida suportada pelos detentores das obrigações da TAP SGPS não fosse, em princípio, viável.
- (58) Em segundo lugar, a Comissão levantou dúvidas sobre as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência ⁽³⁶⁾. Mais particularmente, a Comissão assinalou o seguinte: i) subsistiam dúvidas quanto ao facto de as alienações propostas de certos ativos relativos a atividades deficitárias poderem constituir uma solução para a distorção da concorrência criada pelo auxílio e de, em qualquer caso, as alienações propostas serem suficientes para fazer face a essa mesma distorção, ii) a opinião das autoridades portuguesas de que a alienação de faixas horárias era prematura e desnecessária não foi sustentada por qualquer análise quantitativa que demonstrasse um risco efetivo de tais alienações para o regresso à viabilidade da TAP Air Portugal, dada a sua forte posição em termos de faixas horárias no altamente congestionado aeroporto de Lisboa e iii) embora a capacidade total da frota prevista para 2025 fosse inferior à prevista antes da reestruturação, nada permitia verificar que a capacidade criada através da aquisição de novas aeronaves durante o período de reestruturação não seria excessiva, não havendo nenhum compromisso no sentido de manter uma capacidade mais reduzida durante a vigência do plano de reestruturação.
- (59) Por último, a Comissão observou que o plano tinha uma duração superior a cinco anos, não obstante as projeções conterem incertezas quanto à evolução da procura no final de 2025 em cenários de grande tensão, em que poderiam ser necessários mais auxílios ⁽³⁷⁾.

3. OBSERVAÇÕES DE PORTUGAL

- (60) Portugal apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento em 19 de agosto de 2021.
- (61) Como observação preliminar, Portugal recorda a interrupção generalizada e sem precedentes do tráfego aéreo causada pela pandemia de COVID-19, bem como as suas consequências devastadoras e assimétricas para as transportadoras aéreas. Portugal salienta que, antes do surto, a TAP Air Portugal era lucrativa de forma autónoma e apresentava sinais claros de estabilidade financeira. Por último, Portugal observa que a pandemia adiou a revisão das Orientações E&R, que deveriam ser aplicáveis até 31 de dezembro de 2020. Embora as Orientações E&R não estejam concebidas para circunstâncias excecionais como a pandemia de COVID-19, deixam margem para uma aplicação mais flexível das suas regras, principalmente no que se refere a considerar que a contribuição própria é suficientemente elevada e adequada. De acordo com Portugal, as circunstâncias únicas e os desafios associados à COVID-19 e ao seu impacto no modelo empresarial da TAP justificam uma abordagem mais flexível do que as anteriores abordagens convencionais de emergência e reestruturação no setor. O contexto sem precedentes da pandemia de COVID-19 impõe essa aplicação flexível das regras e dos princípios em matéria de emergência e reestruturação.

3.1. Projeções financeiras e regresso à viabilidade

- (62) Portugal salienta que as projeções do plano de reestruturação assentam em pressupostos fiáveis e prudentes. Por outro lado, sublinha que, embora as previsões da IATA superem os níveis de 2019 já em 2024, as projeções da procura no cenário de base do plano só apontam para o regresso aos níveis de 2019 em [...]. De igual modo, a trajetória das receitas da TAP Air Portugal parte de um ponto mais baixo em 2021 em relação à previsão de passageiros; por exemplo, as receitas com passageiros em 2021 equivalem a [...]% dos níveis de 2019, contra [...]% para o número de passageiros.

⁽³⁵⁾ Ver considerandos 83 a 88 da decisão de início do procedimento.

⁽³⁶⁾ Ver considerandos 97 a 100 da decisão de início do procedimento.

⁽³⁷⁾ Ver considerandos 74 e 75 da decisão de início do procedimento.

- (63) Portugal destaca a mobilização flexível da capacidade da TAP Air Portugal. A empresa foi capaz de reafetar a sua capacidade para visar nichos de procura, compensando as viagens de/para o Brasil com uma recuperação mais forte dos fluxos africanos. Além disso, tinha substituído ativamente as aeronaves de maior dimensão por aeronaves de menor porte nos casos em que se verificavam baixas taxas de ocupação, tendo ainda reconfigurado as aeronaves de passageiros para transporte de mercadorias, etc. Em conjugação com as políticas rigorosas de controlo dos custos, essa mobilização flexível da capacidade e as operações flexíveis resultaram numa perda de fundos inferior ao previsto no plano de reestruturação, apesar de um cenário de procura menos favorável (por exemplo, o EBIT da TAP Air Portugal no primeiro semestre de 2021 excedeu em [...] milhões de euros as projeções do plano).
- (64) Portugal observa que a TAP Air Portugal pressupôs uma trajetória de receitas dos lugares disponíveis por quilómetro (RLDQ) inferior aos níveis históricos ([...] cêntimos de euro em 2025, contra um montante até [...] cêntimos de euro em 2018) e àquela que consegue atingir atualmente (compensando um volume de passageiros inferior ao número de passageiros da reestruturação em relação ao plano). Portugal salienta também que o plano de reestruturação não teve em conta até [...] milhões de euros de receitas adicionais decorrentes de melhorias nos processos/metodologias, atualizações de sistemas/ferramentas essenciais e iniciativas suplementares de redução dos custos (por exemplo, no âmbito da locação de frotas, diferimentos e futuras rondas de negociação depois da aprovação), identificadas após a notificação.
- (65) No que diz respeito à duração do período de reestruturação, Portugal alega que muitas das medidas incluídas no plano de reestruturação já são aplicadas desde 2020, embora o auxílio à reestruturação só seja concedido no último trimestre de 2021. Por conseguinte, a duração da intervenção do Estado, que é fundamental para o regresso à viabilidade da TAP Air Portugal [...], será inferior a cinco anos.

3.2. Proporcionalidade e limitação do auxílio estatal ao mínimo

- (66) Nas suas observações de 16 de novembro de 2021, Portugal assinala novas fontes de contribuição própria, já não insiste na classificação das reduções dos custos de pessoal como uma fonte de contribuição própria, apresenta uma nova repartição dos custos de reestruturação e pronuncia-se sobre as medidas de repartição de encargos.

3.2.1. *Novas fontes de contribuição própria*

- (67) Portugal identificou as seguintes novas fontes adicionais de contribuição própria:
- Apoio dos atuais credores:* Portugal indica que a TAP Air Portugal logrou receber o apoio dos credores existentes. Devido à pandemia de COVID-19 e à consequente deterioração do EBITDAR, a TAP Air Portugal [...]. Contudo, a empresa conseguiu obter renúncias, evitando assim o acionamento das opções de venda e de reembolso antecipado. De acordo com Portugal, essas renúncias constituem uma forma de repartição de encargos e de contribuição própria, uma vez que [...] [considerando 43, alínea g)].
 - Novo financiamento dos investidores e do mercado:* Portugal indica que a TAP Air Portugal foi contactada por potenciais novos investidores, com interesse numa futura compra de participações, e negociou novos financiamentos [considerando 43, alínea e)];
 - Financiamento adicional para aeronaves:* Portugal apresenta elementos que demonstram novos compromissos para o financiamento de contratos de locação de aeronaves, elevando o nível desse financiamento de [...] milhões de euros para um total de [...] milhões de euros [considerando 43, alínea c)].

3.2.2. *Reduções dos custos de pessoal*

- (68) Quanto às reduções dos custos de pessoal, que suscitaram dúvidas à Comissão, Portugal afirmou essencialmente que contribuem para minimizar o auxílio e constituem contribuições eficazes, duradouras e não reversíveis dos credores do beneficiário. Portugal insiste em que, ao abrigo do direito português, os trabalhadores constituem credores privilegiados em relação aos empregadores, uma vez que a liquidação dos créditos dos trabalhadores precede quaisquer outros créditos garantidos ou privilegiados. Como tal, estes créditos estão incluídos nas reduções dos custos de pessoal propostas como contribuição própria, no montante total de [...] milhões de euros. Por último, Portugal observa que a TAP Air Portugal alcançou essas reduções de custos através de negociações e exigiu aos trabalhadores que renunciassem a parte dos seus créditos futuros. São, portanto, equivalentes a uma remissão de dívida ou a outras reduções dos custos contratuais dos parceiros (por exemplo, fornecedores/locadores de aeronaves), quer em termos de participação no esforço, quer como sinal de confiança na viabilidade a longo prazo do beneficiário.

- (69) Embora Portugal tenha reconhecido que, normalmente, a contribuição própria deve ser comparável ao auxílio concedido no que respeita aos efeitos sobre a situação de solvência ou liquidez do beneficiário e que as reduções de custos não constituem medidas de reforço do capital próprio, uma contribuição própria que não tenha um efeito comparável ao auxílio concedido é admissível em circunstâncias excecionais. Finalmente, nas suas observações de 16 de novembro de 2021, Portugal já não incluiu as reduções dos custos de pessoal nas fontes de contribuição própria do beneficiário para os custos de reestruturação.

3.2.3. Repartição e fontes de financiamento dos custos de reestruturação

- (70) Em 16 de novembro de 2021, Portugal apresentou uma repartição dos custos de reestruturação e o cálculo e rácio respetivos da contribuição própria, tendo em conta as novas fontes de contribuição própria, conforme descrito abaixo.

Quadro 2

Repartição e fontes de financiamento dos custos de reestruturação (milhões de euros arredondados)

Custos de reestruturação		Fontes de financiamento	Milhões de euros	%
		Contribuição própria		
Aquisição de novas aeronaves	[...]	Indemnizações contratuais ao pessoal	[...]	[...]%
Reembolso da dívida	[...]	Contratos renegociados com terceiros	[...]	[...]%
[...]	[...]	Locação de novas aeronaves	[...]	[...]%
Pessoal (indemnizações)	[...]	Outras contribuições	[...]	[...]%
Perdas de exploração	[...]	Convenção de emissão de obrigações e títulos de dívida bancária (valor de mercado)	[...]	[...]%
		Liquidez temporária ([...]% não garantida)	[...]	[...]%
		Nova dívida bancária	[...]	[...]%
		Imprevistos M&E Brasil	[...]	[...]%
		Auxílio estatal		
		Injeção de capital	[...]	[...]%
		Liquidez temporária ([...]% garantida)	[...]	[...]%
		Montante da contribuição própria	[...]	[...]%
		Montante do auxílio à reestruturação	[...]	[...]%
		FINANCIAMENTO TOTAL		
			[...]	

- (71) Portugal observa que já foram aceites contribuições inferiores a 50% dos custos de reestruturação noutras casos de auxílio à reestruturação no setor da aviação⁽³⁸⁾ e que a pandemia de COVID-19 pode ser considerada uma circunstância excecional, tal como reconhecido pela Comissão no quadro temporário para a COVID-19⁽³⁹⁾ («Quadro Temporário»). Por conseguinte, Portugal alega que o nível revisto de contribuição própria é significativo no contexto específico das incertezas enfrentadas pelo setor da aviação devido à pandemia de COVID-19.

⁽³⁸⁾ Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.34191 – Alegado auxílio a favor da Air Baltic (JO L 183 de 10.7.2015, p. 1); Decisão da Comissão de 27 de junho de 2012 no processo SA.33015 – Air Malta (JO L 301 de 30.10.2012, p. 29).

⁽³⁹⁾ Comunicação da Comissão – «Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19» (C/2020/1863, JO C 91 I de 20.3.2020, p. 1), com a última redação que lhe foi dada pela Comunicação da Comissão – «Sexta alteração ao Quadro Temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19 e alteração ao anexo da Comunicação da Comissão aos Estados-Membros sobre a aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ao seguro de crédito à exportação em operações garantidas a curto prazo» (C/2021/8442 final), de 18 de novembro de 2021 (JO C 473 de 24.11.2021, p. 1).

3.2.4. *Repartição de encargos*

- (72) Portugal reitera que a repartição de encargos será assegurada ao nível dos acionistas da TAP SGPS. As perdas da TAP SGPS foram plenamente contabilizadas nas contas consolidadas de 2020 e correspondem a um montante total de capital próprio negativo de [...] milhões de euros. Depois de o plano de reestruturação ser aprovado, o montante total de [...] milhões de euros [...] será reduzido para [...] nas contas da TAP SGPS. Antes disso, [...] para efeitos de absorção das perdas.
- (73) Portugal explica ainda que a TAP SGPS terá de regressar aos mercados de crédito o mais rapidamente possível, tal como previsto no plano de reestruturação. O impacto de uma imposição de perdas aos credores prejudicará uma eventual tentativa futura da TAP SGPS de obter fundos junto do setor privado, mesmo com garantia. Seria considerada pelos participantes nos mercados de crédito como uma situação de incumprimento de facto, que se traduziria numa descida imediata da notação atribuída pelas agências de notação para a categoria de crédito mais baixa. Por sua vez, os bancos abster-se-iam de negociar com a empresa no futuro. Por último, Portugal observa que as renúncias a determinados direitos dos credores no âmbito dos acordos de empréstimo/emissões de dívida aplicáveis [considerando 43, alínea g)] devem ser consideradas uma forma de repartição de encargos ao abrigo das Orientações E&R.

3.3. **Medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência**

- (74) No que se refere à alienação de ativos, à redução da capacidade ou à presença no mercado, no plano de reestruturação notificado em 10 de junho de 2021, Portugal propôs vender as participações detidas pela TAP SGPS em atividades não essenciais, ou seja, na Groundforce, M&E Brasil e Cateringpor. Todavia, no respeitante a uma possível transferência de faixas horárias, Portugal começou por considerar que, no caso da TAP Air Portugal, um compromisso de cedência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa seria prematuro e muito provavelmente desnecessário para assegurar uma concorrência efetiva, acarretando o risco de pôr em causa a conectividade e o modelo de plataforma da empresa, além de poder hipotecar o regresso à sua viabilidade. Além disso, durante o procedimento formal de investigação, Portugal apresentou, clarificou ou ampliou as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, seguindo-se as medidas propostas na sua versão final.

3.3.1. *Alienação de participações em atividades verticalmente integradas com o transporte aéreo*

- (75) Portugal alega que a Groundforce tem um histórico de rentabilidade, com um resultado líquido de [...] milhões de euros e receitas de [...] milhões de euros em 2019, mas que foi seriamente atingida pela crise da COVID-19. Em 2020, a Groundforce perdeu [...] milhões de euros de receitas em relação a 2019 e, [...]. Devido a essas dificuldades, a Groundforce entrou em processo de insolvência controlada que, em última instância, conduzirá à reestruturação ou à liquidação da empresa. Neste contexto, a Groundforce já suscitou o interesse de várias empresas líderes na prestação de serviços de assistência em escala na Europa.
- (76) A Cateringpor é uma empresa de restauração criada em 1994. É o principal prestador de serviços de restauração da TAP SGPS, que é também o seu acionista maioritário (participação de 51%) e principal fonte de receitas ([...] % das receitas em 2019). Historicamente, a empresa tem apresentado lucros, com um resultado líquido de [...] milhões de euros e receitas líquidas de [...] milhões de euros em 2019. No entanto, à semelhança da Groundforce, a Cateringpor foi abalada pela crise da COVID-19, que provocou uma redução de [...] % das refeições fornecidas e uma diminuição do resultado líquido de [...] milhões de euros em relação a 2019. Para enfrentar essas dificuldades, a Cateringpor iniciou um processo de reestruturação atualmente em curso [...], no termo do qual a TAP SGPS prevê [...] % [...]. De acordo com as projeções, [...] [...] milhões de euros.
- (77) A M&E Brasil é uma empresa prestadora de serviços de manutenção, reparação e revisão constituída no Brasil, cujo acionista maioritário é a TAP SGPS. A M&E Brasil presta serviços de manutenção de aeronaves de grande porte à TAP SGPS, a qual foi responsável por [...] % das suas receitas em 2019. [...] foi [...], apesar de [...]. A crise da COVID-19 agravou as dificuldades da empresa, tendo as receitas registadas em 2020 (cerca de [...] milhões de euros) diminuído para metade das receitas de 2019 ([...] milhões de euros) [...] ([...] [...] milhões de euros [...], [...] milhões de euros [...]). [...] [...] milhões de euros [...].
- (78) Tendo em conta que as alienações supramencionadas permitirão reduzir significativamente as atividades verticalmente integradas da TAP Air Portugal, que são acessórias ao transporte aéreo, Portugal considera que constituem uma medida admissível para limitar as distorções da concorrência ao abrigo das Orientações E&R.

3.3.2. Redução e congelamento da frota de aeronaves

- (79) O plano de reestruturação contempla igualmente uma redução da capacidade, em resultado do redimensionamento da frota, da racionalização da rede e do ajustamento à redução da procura. A TAP Air Portugal já implementou uma redução da frota de 108 para [90-100] aeronaves até fevereiro de 2021. Portugal compromete-se a que, durante a vigência do plano de reestruturação e até 2025 inclusive, a frota da TAP Air Portugal não ultrapasse [90-100] aeronaves.

3.3.3. Libertação de faixas horárias

- (80) Atendendo, nomeadamente, ao elevado número de faixas horárias detidas pela TAP Air Portugal na sua base altamente congestionada de Lisboa (considerando 32)⁽⁴⁰⁾, a Comissão considera que, para efeitos da presente decisão, a TAP Air Portugal terá uma posição de mercado significativa relativamente à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros no aeroporto de Lisboa após a reestruturação.
- (81) A este respeito, em 3 de dezembro de 2021, Portugal apresentou um compromisso estrutural suplementar no sentido de limitar melhor os efeitos de distorção do auxílio sobre a concorrência relativamente à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros em rotas com partida ou destino no aeroporto de Lisboa, onde a TAP Air Portugal manterá previsivelmente uma posição de mercado significativa após a reestruturação.
- (82) Concretamente, Portugal comprometeu-se a que a TAP Air Portugal transferisse um pacote de faixas horárias com um máximo de 18 faixas horárias diárias (inverno e verão) para outra transportadora aérea (um concorrente efetivo ou potencial), a fim de lhe permitir estabelecer uma nova base⁽⁴¹⁾ ou expandir a sua base existente no aeroporto de Lisboa («beneficiário da medida corretiva»)⁽⁴²⁾.
- (83) As faixas horárias disponibilizadas pela TAP Air Portugal ao beneficiário da medida corretiva na data da assinatura do acordo de transferência de faixas horárias devem corresponder às faixas horárias solicitadas pelo beneficiário da medida corretiva num intervalo de ± 20 minutos para os voos de pequeno curso e de ± 60 minutos para os voos de longo curso. Se a TAP Air Portugal não dispuser de faixas horárias na janela temporal em causa, deve disponibilizar-se para transferir as faixas horárias mais próximas das solicitadas pelo beneficiário da medida corretiva.
- (84) A título excecional, a TAP Air Portugal não será obrigada a transferir:
- a) mais do que uma faixa horária antes das 8h00 (hora local) por aeronave baseada pelo beneficiário da medida corretiva no aeroporto de Lisboa que utilize faixas horárias corretivas;
 - b) mais de metade do total das faixas horárias corretivas antes das 12h00 (hora local); e
 - c) mais faixas horárias antes das 20h00 (hora local) do que o total de faixas horárias corretivas, menos uma faixa horária por aeronave baseada pelo beneficiário da medida corretiva no aeroporto de Lisboa que utilize faixas horárias corretivas para a operação de voos de pequeno curso.
- (85) Caso seja apresentado um pedido para mais do que uma faixa horária antes das 8h00 (hora local) por aeronave baseada, para mais de metade do total das faixas horárias corretivas antes das 12h00 (hora local) ou para mais faixas horárias antes das 20h00 (hora local) do que o total de faixas horárias corretivas menos uma faixa horária por aeronave baseada pelo beneficiário da medida corretiva no aeroporto de Lisboa que utilize faixas horárias corretivas para a operação de voos de pequeno curso, a TAP Air Portugal deve disponibilizar ao beneficiário da medida corretiva a faixa horária seguinte depois das 8h00 (hora local), depois das 12h00 (hora local) e depois das 20h00 (hora local), respetivamente.
- (86) As faixas horárias de chegada e partida devem permitir, na medida do possível, uma rotação razoável das aeronaves pelo beneficiário da medida corretiva, tendo em conta o modelo empresarial e as restrições de utilização das aeronaves do beneficiário potencial elegível da medida corretiva.
- (87) Portugal comprometeu-se a que a TAP Air Portugal não readquira as faixas horárias alienadas ao beneficiário da medida corretiva.

⁽⁴⁰⁾ Esta combinação de fatores (elevado número de faixas horárias detidas num aeroporto altamente congestionado utilizado como base) não se encontra em mais nenhum aeroporto da UE com destino ao qual ou a partir do qual a TAP Air Portugal presta serviços de transporte aéreo de passageiros.

⁽⁴¹⁾ Uma base significa que as aeronaves ficam estacionadas de noite no aeroporto e que as aeronaves baseadas no aeroporto são utilizadas para servir várias rotas a partir desse aeroporto. Ou seja, em voos de pequeno curso, o primeiro movimento diário da aeronave é uma partida do aeroporto de Lisboa e o último movimento é uma chegada ao aeroporto de Lisboa.

⁽⁴²⁾ Conforme explicado mais pormenorizadamente no considerando 88, os beneficiários potenciais da medida corretiva devem comprometer-se a basear no aeroporto de Lisboa as aeronaves que utilizam as faixas horárias transferidas pela TAP Air Portugal. A obrigação de explorar uma base nova ou ampliada no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas justifica-se pelo nível relativo de pressão concorrencial que as transportadoras baseadas e não baseadas no aeroporto exercem sobre as transportadoras antigas.

- (88) Para ser elegível, o beneficiário potencial da medida corretiva tem de preencher os seguintes critérios:
- a) ser uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por um país membro da UE ou do EEE;
 - b) não ter nenhuma ligação de dependência ou outra ligação em relação à TAP Air Portugal;
 - c) não ser objeto de medidas corretivas em matéria de concorrência por ter beneficiado de um instrumento de recapitalização no contexto da COVID-19 superior a 250 milhões de euros;
 - d) comprometer-se a operar o número de aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas até ao termo do plano de reestruturação. Os beneficiários potenciais da medida corretiva indicam nas suas propostas o número de aeronaves que utilizam as faixas horárias corretivas que estarão baseadas no aeroporto de Lisboa ⁽⁴³⁾. Para efeitos do compromisso no sentido de basear as aeronaves que utilizam as faixas horárias corretivas, o beneficiário potencial da medida corretiva deve comprometer-se a observar o direito do trabalho aplicável a nível nacional e da UE que os tribunais da UE interpretem como pertinente ⁽⁴⁴⁾.
- (89) O beneficiário da medida corretiva será aprovado pela Comissão no seguimento de um processo de seleção transparente e não discriminatório (convite à apresentação de propostas).
- (90) A Comissão será assistida por um mandatário responsável pelo acompanhamento, o qual será diretamente nomeado após a adoção da presente decisão.
- (91) O mandatário responsável pelo acompanhamento publicará o convite à apresentação de propostas com antecedência suficiente em relação ao início do procedimento geral de atribuição de faixas horárias para cada estação IATA até a Comissão aprovar um beneficiário da medida corretiva, sendo conferida publicidade adequada ao convite.
- (92) Caberá à Comissão, assistida pelo mandatário responsável pelo acompanhamento, avaliar as propostas recebidas, podendo excluir as propostas se estas não forem credíveis do ponto de vista económico ou operacional ou não forem conformes com o direito da concorrência da UE.
- (93) No caso de propostas concorrentes, a Comissão dará preferência, por ordem decrescente, aos beneficiários potenciais da medida corretiva que, em especial: i) forneçam a maior capacidade de lugares relativamente às aeronaves baseadas e que utilizem faixas horárias corretivas desde o início das operações até ao termo do plano de reestruturação e ii) sirvam o maior número de destinos através de voos diretos operados pelas aeronaves baseadas e que utilizem as faixas horárias corretivas desde o início das operações até ao termo do plano de reestruturação (conectividade direta, sem ter em conta as frequências).
- (94) Se a apreciação da Comissão resultar numa avaliação idêntica ou semelhante de várias propostas (ofertas empatadas) na ponderação dos dois critérios, dará preferência à proposta mais bem classificada pela TAP Air Portugal (que pode aplicar quaisquer critérios à sua escolha, desde que sejam transparentes).
- (95) Pouco tempo após a decisão de avaliação da Comissão, a TAP Air Portugal celebrará um acordo de transferência de faixas horárias, que será revisto pelo mandatário responsável pelo acompanhamento e aprovado pela Comissão, com o beneficiário potencial da medida corretiva mais bem classificado que tenha confirmado a sua intenção de estabelecer uma base ou ampliar a sua base no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas.
- (96) A TAP Air Portugal transferirá as faixas horárias a título gratuito para o beneficiário da medida corretiva, em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽⁴⁵⁾ («Regulamento Faixas Horárias»).

⁽⁴³⁾ A Comissão avaliará a credibilidade operacional e financeira das propostas apresentadas pelos beneficiários potenciais da medida corretiva, incluindo o plano de atividades relativo à operação das aeronaves que utilizam as faixas horárias corretivas que estarão baseadas no aeroporto de Lisboa. Para ser aprovado, um beneficiário potencial da medida corretiva terá de demonstrar a credibilidade operacional e financeira do plano de atividades relativo à sua base nova ou ampliada em Lisboa. No entanto, a fim de dissipar qualquer dúvida, o compromisso de operar o número de aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas não é uma condição para a sua transferência efetiva ou para a sua utilização imposta ao beneficiário da medida corretiva após a sua aprovação. Dito de outro modo, logo que um beneficiário da medida corretiva seja aprovado, as faixas horárias corretivas são transferidas incondicionalmente e o beneficiário da medida corretiva pode utilizá-las livremente.

⁽⁴⁴⁾ Ver, por exemplo, *Nogueira*, processos apensos C-168/16 e C-169/16, ECLI:EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1). Nos termos do artigo 8.º-B: «O direito a uma série de faixas horárias, referido no n.º 2 do artigo 8.º, não confere o direito a nenhum pedido de indemnização relativo a uma limitação, restrição ou eliminação desse direito imposta pelo direito comunitário, nomeadamente em virtude da aplicação das disposições do Tratado sobre transporte aéreo. O presente regulamento não prejudica a faculdade de as autoridades públicas exigirem a transferência de faixas horárias entre transportadoras aéreas e determinarem a forma da respetiva atribuição nos termos da legislação nacional em matéria de concorrência ou dos artigos 81.º ou 82.º do Tratado CE ou do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas. Estas transferências só podem ser realizadas a título gratuito.»

- (97) As faixas horárias serão disponibilizadas para transferência até ao termo do período de reestruturação (final de 2025, ver considerando 27). Sejam quais forem as circunstâncias, não será organizado qualquer convite à apresentação de propostas após o termo do período de reestruturação.

3.3.4. *Proibição de aquisição e de publicidade*

- (98) Além das referidas alienações de ativos e medidas destinadas a reduzir a capacidade e a presença no mercado, Portugal propôs compromissos no sentido de o beneficiário se abster de: i) adquirir ações em qualquer empresa durante o período de reestruturação, exceto se indispensável para assegurar a sua viabilidade a longo prazo e sob reserva de aprovação da Comissão e ii) divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial quando comercializar os seus produtos e serviços.

4. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS POR TERCEIROS

- (99) Foram recebidas 39 respostas de terceiros ao convite à apresentação de observações dentro do prazo fixado até 6 de setembro de 2021. Outras quatro observações foram apresentadas após o termo do prazo. As respostas apresentadas dentro do prazo incluíram observações substantivas de dois concorrentes diretos – a Ryanair e a euroAtlantic Airways (EAA) – e de parceiros comerciais, como agências de viagens, operadores turísticos ou respetivas associações (13), grandes grupos hoteleiros (1), agências de venda de bilhetes (2), fornecedores (1) e gestores aeroportuários/agências de controlo do tráfego (2). Outras observações foram apresentadas por organismos governamentais, como as representações de vários Estados brasileiros e o Ministério brasileiro do Turismo (8), e por organismos que promovem o turismo e intercâmbios comerciais ou culturais (10).
- (100) Com exceção dos dois concorrentes diretos e de outra parte, todos os terceiros apoiam, de modo geral, o auxílio à reestruturação e confirmam o importante papel desempenhado pela TAP Air Portugal na conectividade de Portugal com a União e com outras regiões do mundo e em prol da economia portuguesa.

4.1. **Observações dos concorrentes**

4.1.1. *Ryanair*

Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido

- (101) A Ryanair discorda da conclusão provisória da Comissão segundo a qual o auxílio à reestruturação contribui para um objetivo de interesse comum. A Ryanair entende não haver provas que evidenciem um risco de perturbação de um serviço importante e difícil de reproduzir, uma vez que o serviço da TAP Air Portugal é reproduzido por concorrentes que têm assumido esse papel. Concretamente, a Ryanair também oferece ligações para destinos fora da UE, como Israel, Turquia ou Ucrânia. A Ryanair indicou igualmente que opera voos com destino a Marrocos e ao Reino Unido a partir de aeroportos portugueses.
- (102) Além disso, a Ryanair discorda da afirmação segundo a qual outras grandes transportadoras aéreas da UE, que oferecem ligações intercontinentais via Lisboa, operam num modelo radial e, por conseguinte, transferem os passageiros de Portugal para as suas plataformas situadas noutros Estados-Membros em vez de estabelecerem outra plataforma em Portugal. Neste sentido, a Ryanair observa que os principais destinos de longo curso (por exemplo, Nova Iorque, São Paulo, Toronto, Montreal, Filadélfia, Boston, Washington, Dubai) são igualmente servidos diretamente a partir de Lisboa por grandes companhias aéreas internacionais, como a American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways e Emirates, e que a TAAG oferece voos diretos entre Lisboa e Luanda. Na opinião da Ryanair, continuaria a ser possível voar para estes destinos a partir de Portugal sem trânsito ou correspondência através da plataforma de outra companhia aérea, mesmo que a TAP Air Portugal suspendesse algumas rotas de longo curso.
- (103) Segundo a Ryanair, vários concorrentes operam nas mesmas rotas que a TAP Air Portugal a nível nacional, para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, para outros países de língua portuguesa e para a diáspora, bem como para outros países dentro e fora da Europa. A par da TAP Air Portugal, várias outras companhias aéreas oferecem rotas de Portugal para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, como a Ryanair, a EasyJet, a Transavia, a SATA Air Açores e a Azores Airlines.

- (104) Neste contexto, a Ryanair sugere que a TAP Air Portugal também enfrenta a concorrência nas suas rotas nacionais da rede ferroviária de alta velocidade ou das empresas de autocarros intercidades, como a Flixbus, que podem continuar a assegurar a conectividade em Portugal e nas suas regiões.
- (105) A Ryanair afirma que está em concorrência direta com a TAP Air Portugal num grande número de rotas entre pares de cidades de ponto de origem/ponto de destino. Para sustentar as suas conclusões, a Ryanair apresentou anexos com dados sobre as «rotas de pares de cidades portuguesas nas quais a Ryanair e a TAP estiveram em situação de concorrência em 2020» e as «rotas e concorrentes europeus da TAP em março de 2021». A Ryanair alega que o grupo Ryanair concorria com a TAP Air Portugal em 17 pares de cidades em 2019, 29 pares de cidades em 2020 e 24 pares de cidades em 2021, o que seria muito superior à concorrência de qualquer outra companhia aérea. A Ryanair apresentou igualmente um estudo⁽⁴⁶⁾ por si encomendado. O estudo analisa a dimensão das maiores companhias aéreas em alguns dos principais mercados europeus, bem como a origem das suas licenças de exploração. Abrange a capacidade total intraeuropeia oferecida em 2014 e 2019 e as atuais previsões para 2021. Além de identificar as quotas das principais companhias aéreas nos anos referidos, o estudo analisou a taxa de crescimento a cinco anos dos principais mercados entre 2014 e 2019, o contributo para esse crescimento das principais companhias aéreas e o crescimento global nas rotas servidas pelas companhias aéreas durante o mesmo período. Seguidamente, repete este exercício para o período de dois anos que termina em 2021, tal como atualmente previsto. No que se refere especificamente a Portugal, o estudo conclui que as transportadoras de baixo custo contribuíram para 44,3% do crescimento na capacidade de lugares entre 2014 e 2019, representando as outras companhias aéreas que não fazem parte das principais companhias aéreas domiciliadas 29,3%. De acordo com o estudo, as duas principais companhias aéreas portuguesas domiciliadas representaram apenas 26,4% do crescimento registado nesse período de cinco anos. O estudo conclui que, em termos de conectividade, as transportadoras de baixo custo apresentaram novamente melhores resultados ao longo do referido período de cinco anos, tendo acrescentado 199 novas rotas ao conjunto das suas redes. A título comparativo, as duas principais transportadoras portuguesas registaram, em conjunto, menos 12 rotas. Quanto às rotas intraeuropeias e não domésticas, os números verificados são +199 contra -10, respetivamente. Esta discrepância seria, alegadamente, dececionante para as principais transportadoras de Portugal, uma vez que controlam 30% do mercado total e 65% do mercado doméstico em termos de capacidade de lugares. O estudo inclui igualmente um quadro com previsões de aumento das quotas das transportadoras de baixo custo no mercado português durante a pandemia. Após a apresentação de sete conclusões, o estudo conclui que o historial de apoio às «transportadoras de bandeira» tradicionais a nível nacional não proporcionou um crescimento superior nem uma maior conectividade, e continua a considerar que foram as transportadoras pan-europeias de baixo custo que conseguiram estes resultados em prol de mercados mais abertos.
- (106) Por último, a Ryanair informa que Portugal é um dos objetivos de expansão do grupo Ryanair. Neste contexto, segundo a Ryanair, as rotas em que o grupo Ryanair e a TAP Air Portugal estão em concorrência direta são importantes do ponto de vista económico. O grupo Ryanair e a TAP Air Portugal estariam, mais particularmente, em concorrência direta nas rotas internacionais para cidades importantes, incluindo Londres, Berlim, Dublin, Paris, Roma, Milão e Viena, as quais são relevantes do ponto de vista económico, visto que ligam Portugal às cidades europeias maiores e mais prósperas. A Ryanair e a TAP Air Portugal estariam igualmente em concorrência, por exemplo, nas rotas domésticas entre Lisboa e Ponta Delgada e a ilha Terceira.
- (107) No mesmo contexto de contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido, a Ryanair afirma que a decisão de início do procedimento não explicou por que razão a TAP Air Portugal seria uma empresa sistémica, se nem sequer utiliza o adjetivo «sistémico». De acordo com a Ryanair, tendo em conta que as companhias aéreas europeias estão agora a sair da crise, a perda de capacidade de uma companhia seria rapidamente substituída por outras companhias interessadas em mobilizar a sua capacidade excedentária e em operar de forma mais eficiente.
- (108) A Ryanair considera que, mesmo que algumas das atividades da TAP Air Portugal tenham um carácter verdadeiramente sistémico, a Comissão não determinou se não seria possível preservar essas atividades sistémicas através de uma redução da dimensão do grupo e diminuição ou supressão de atividades não sistémicas ou deficitárias. Mais concretamente, segundo a Ryanair, outras companhias aéreas e prestadores de serviços de transporte já desempenham um papel importante na conectividade de Portugal e das suas regiões e podem prestar o mesmo serviço que a TAP Air Portugal, bem como assumir o serviço da TAP Air Portugal caso esta saia do mercado.
- (109) Em conclusão, a Ryanair defende que a TAP Air Portugal estaria a atravessar um processo de substituição por companhias aéreas mais eficientes, que já servem o interesse comum. Por conseguinte, a sua reestruturação não serviria o interesse comum, uma vez que poria em perigo este processo.

⁽⁴⁶⁾ «Landing market shares in key European passenger markets», 10 de agosto de 2021, elaborado no contexto do recurso interposto pela Ryanair da Decisão da Comissão Europeia de 23 de abril de 2021 relativa ao auxílio estatal SA.62304 (2021/N) – Portugal – COVID-19: Damages compensation to TAP, da autoria de Mark Simpson, analista de companhias aéreas na Goodbody, Reino Unido.

Viabilidade a longo prazo da TAP Air Portugal

- (110) Primeiramente, a Ryanair contesta o facto de o considerando 73 e a secção 2.3.3 da decisão de início do procedimento, referentes à viabilidade a longo prazo, terem sido consideravelmente alterados e de todos os dados financeiros e etapas cronológicas do plano de reestruturação terem sido suprimidos. A Ryanair não teria, pois, a possibilidade de apresentar observações pormenorizadas, devido a informações insuficientes. No entanto, como observação geral, a Ryanair refere que os problemas da TAP Air Portugal resultam de um crescimento vertiginoso que a TAP não foi capaz de explorar para gerar receitas e cobrir os seus custos, na ausência de uma competitividade suficiente. Neste contexto, o plano da TAP Air Portugal de retomar o crescimento da capacidade logo que as condições de mercado se normalizem parece repetir a estratégia fracassada que esteve na origem das dificuldades da TAP Air Portugal.

Adequação do auxílio

- (111) A Ryanair considera que, para verificar o cumprimento desta condição, seria necessário comparar as várias opções disponíveis, a fim de identificar a opção que gerasse menos distorções. Contudo, a decisão de início do procedimento não apresentou nem comparou o auxílio com outras opções que impliquem ou não auxílios estatais e, por conseguinte, não verificou se o auxílio é adequado.

Proporcionalidade do auxílio

- (112) No que respeita à proporcionalidade do auxílio à reestruturação, a Ryanair alega que a decisão de início do procedimento não apresenta provas que demonstrem que a TAP SGPS tentou mobilizar fundos privados. Na opinião da Ryanair, uma vez que não ficou estabelecida a falta de acesso da TAP SGPS aos mercados financeiros antes da concessão do auxílio, a sua falta de acesso após a concessão do auxílio parece duplamente duvidosa. Além disso, a Ryanair afirma que a TAP SGPS deveria ser capaz de mobilizar fundos privados após a aplicação das medidas de capital próprio, pelo que a «reserva» de [...] milhões de euros seria excessiva. A Ryanair queixa-se igualmente da ausência de dados financeiros suficientes na decisão de início do procedimento para permitir que as partes interessadas avaliem em pormenor a proporcionalidade do montante do auxílio.
- (113) A Ryanair observa num tom crítico que a decisão de início do procedimento não justifica a presunção de Portugal de que uma notação financeira «B-» da Standard & Poor's impossibilitaria a contração de empréstimos nos mercados financeiros. De acordo com a Ryanair, Portugal não descreveu qualquer tentativa fracassada concreta de a TAP obter financiamento, nem explica por que motivo não estava disponível uma garantia que garantisse a dívida. Na opinião da Ryanair, a carteira de faixas horárias aeroportuárias e de outros ativos da TAP Air Portugal representa uma garantia significativa.
- (114) No tocante à repartição de encargos, a Ryanair receia que o outro acionista privado (HPGB) beneficie de um tratamento favorável. De acordo com a Ryanair, a decisão de início do procedimento não continha informações factuais que permitissem à Ryanair pronunciar-se sobre o cumprimento da condição relativa à repartição de encargos pela HPGB e, por maioria de razão, por outras partes interessadas na TAP SGPS.

Medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência

- (115) A Ryanair concorda com a conclusão da Comissão de que as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência não são justificadas e se afiguram insuficientes, mesmo com base nas informações insuficientes apresentadas na decisão de início do procedimento.
- (116) Relativamente à libertação de faixas horárias, a Ryanair alega que a grande dimensão do auxílio concedido e os níveis insuficientes de contribuição própria justificam uma alienação de faixas horárias muito superior ao nível das alienações da Lufthansa ⁽⁴⁷⁾.
- (117) A Ryanair considera que a alienação de faixas horárias no aeroporto de Lisboa na mesma medida que as previstas na decisão relativa à Lufthansa (24 faixas horárias por dia) não prejudicaria a conectividade de Portugal (incluindo com o Brasil), nem as operações de plataforma da TAP Air Portugal (por exemplo, tornando as suas rotas não lucrativas). Na opinião da Ryanair, permitir à TAP Air Portugal manter faixas horárias que não conseguiria utilizar devido, por exemplo, a uma perda de tráfego ou a uma redução da frota constituiria um açambarcamento de um recurso raro, motivo pelo qual a alienação de faixas horárias deveria pelo menos ser proporcionalmente equivalente à redução da frota da TAP Air Portugal. Além disso, a procura de faixas horárias por companhias aéreas viáveis nos aeroportos de Lisboa e do Porto seria elevada.

⁽⁴⁷⁾ Decisão da Comissão, de 25 de junho de 2020, no processo SA.57153 (2020/N) – COVID-19 – Aid to Lufthansa (JO C 397 de 20.11.2020, p. 1).

- (118) Para o efeito, a Ryanair propõe que a Comissão tome em consideração uma dimensão correta para a TAP Air Portugal, que permita a Portugal ter uma conectividade adequada, e que não exclua a hipótese de a dimensão certa para a TAP Air Portugal poder passar por uma saída do mercado. Na opinião da Ryanair, a Comissão não deve excluir, *a priori*, um cenário em que a TAP Air Portugal prestaria apenas serviços de longo curso e outras companhias aéreas (incluindo as de baixo custo) atuariam como operadores de partilha de códigos, ou mesmo como operadores de facto nas atuais rotas de recolha com destino a Lisboa.
- (119) Por último, no que diz respeito ao congelamento das capacidades e à redução das atividades, a Ryanair alega que a decisão de início do procedimento não explora suficientemente um cenário de redução da dimensão.

4.1.2. EAA

- (120) Antes de mais, a EAA afirma que, ao aprovar, em novembro de 2020, a Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2021, pela qual o Governo português afetou 500 milhões de euros de apoio financeiro à TAP SGPS, o Estado português comprometeu-se a disponibilizar recursos estatais, o que a EAA considera constituir um auxílio estatal não notificado à Comissão.
- (121) A EAA contesta o tratamento discriminatório a favor da TAP SGPS mediante o apoio financeiro concedido pelo Estado à reestruturação da empresa. A título de enquadramento, a EAA informa que pediu repetidamente a Portugal um apoio proporcional. Apesar de a EAA ter envidado os melhores esforços e de ter apresentado as vantagens para a economia, Portugal recusou-se a analisar os factos e não prestou qualquer assistência relevante.
- (122) A EAA informa ainda que transportou, no total, mais de 1,4 milhões de passageiros nos 8 500 voos que realizou, dos quais 430 000 (correspondentes a 30% do total de passageiros transportados durante este período) viajaram de/para Portugal. Foi a primeira companhia aérea portuguesa a operar voos fretados para o norte do Brasil e, quando a TAP Air Portugal começou a voar regularmente para essa região e ofereceu tarifas muito baixas aos operadores turísticos, a EAA encontrou novas oportunidades. Em 2020, devido à pandemia de COVID-19, a principal atividade da EAA passou a ser a operação de voos fretados.

Adequação do instrumento de auxílio

- (123) Na opinião da EAA, o objetivo do auxílio à reestruturação é conceder apoio à liquidez para a execução do plano de reestruturação e equilibrar o capital próprio negativo da TAP SGPS. No entanto, o auxílio em questão está maioritariamente estruturado como capital próprio e, em parte, como garantia, que será igualmente convertida em capital próprio no cenário mais adverso se não for obtido o acesso aos mercados de capitais. Este instrumento de auxílio não parece ser adequado, dado que vai além do necessário. Uma medida que cause menos distorções, sob a forma de uma garantia financeira sem caráter de capital próprio, bastaria para facilitar o acesso aos mercados de capitais e, deste modo, restaurar a liquidez e a solvabilidade da TAP SGPS. Ao fazê-lo, a TAP SGPS seria obrigada a encontrar os seus próprios métodos de financiamento e, por conseguinte, a atingir igualmente os objetivos de contribuição própria.

Proporcionalidade do auxílio

- (124) A EAA partilha as dúvidas levantadas pela Comissão nas suas conclusões preliminares no que se refere à proporcionalidade do auxílio, nomeadamente quanto ao nível suficiente de contribuições próprias da TAP SGPS. Além disso, a EAA manifesta-se preocupada com o facto de Portugal já prever a concessão de indemnizações por danos, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE.
- (125) Tal como a Ryanair, a EAA também se queixa da ocultação excessiva de informações na decisão de início do procedimento, que torna impossível a elaboração de observações relevantes sobre a proporcionalidade.

Medidas em matéria de concorrência justificadas para a TAP Air Portugal

- (126) A EAA subscreve as preocupações da Comissão segundo as quais o encerramento de atividades deficitárias não é suficiente para solucionar as distorções da concorrência criadas pelo auxílio à reestruturação, afirmando que as medidas propostas pelo Governo português no plano de reestruturação não são suficientes para resolver as distorções da concorrência criadas pelo auxílio. Na opinião da EAA, são necessárias medidas mais completas para limitar as distorções da concorrência, tendo em conta a dimensão do auxílio à TAP Air Portugal. Para o efeito, a EAA identificou uma série de medidas que devem ser consideradas cumulativamente necessárias para limitar as distorções da concorrência criadas por um auxílio com esta dimensão, deste tipo e com estas características.
- (127) A EAA apresenta igualmente propostas concretas no que toca às medidas em matéria de concorrência. Em especial, propõe que a TAP Air Portugal reduza a sua quota nas rotas em que a EAA também está presente e celebre acordos de partilha de códigos com a EAA nos voos de Portugal para São Tomé e Príncipe e para a Guiné-Bissau. A EAA informa que tem sido, desde 2008, o único operador português capaz de operar sistematicamente voos diretos para São Tomé. Além do mais, no Natal de 2013 e durante os três anos seguintes, a TAP Air Portugal suspendeu os voos para a Guiné-Bissau por razões de segurança e, neste período, a EAA foi o único operador português capaz de assegurar uma ligação entre esses países e, em última instância, para o espaço lusófono. A EAA afirma, de resto, que a Comissão deve pedir um compromisso no sentido de a TAP Air Portugal não adotar práticas de preços predatórios nas rotas com destino a São Tomé e Príncipe e à Guiné-Bissau, nas quais a TAP Air Portugal e a EAA estariam em concorrência direta.
- (128) A EAA exige que a TAP Air Portugal não utilize auxílios estatais para abrir novas rotas em relação às que operava antes da pandemia e que ceda frequências em voos para destinos rentáveis. Além disso, a EAA propõe que a TAP Air Portugal reduza as suas faixas horárias em um terço em destinos rentáveis definidos, a fim de abrir caminho a outras companhias aéreas, incluindo a EAA. Por outro lado, a EAA considera que a TAP Air Portugal deve cancelar todas as rotas que abriu durante a pandemia.
- (129) Ademais, a EAA insta a Comissão a equacionar dois novos compromissos: um compromisso no sentido de a TAP Air Portugal não se expandir para novas atividades, como o transporte de mercadorias e de passageiros, incluindo com a Portugaláia, e um segundo compromisso no sentido de a TAP Air Portugal abandonar as operações de voos fretados e não disponibilizar voos fretados para operadores turísticos ou outros clientes (por exemplo, equipas desportivas).
- (130) A EAA acolhe favoravelmente os planos da TAP Air Portugal de reduzir a sua capacidade em termos de número de aeronaves e propõe um compromisso adicional no sentido de a TAP Air Portugal não adquirir novas aeronaves para expandir a sua frota durante um período mínimo de cinco anos.
- (131) De forma mais geral, a EAA também apresenta as suas observações sobre a concorrência no setor dos transportes aéreos em Portugal. Segundo a EAA, Portugal deve favorecer a entrada de novos concorrentes e a expansão dos pequenos concorrentes existentes, concedendo uma autorização aos operadores mais pequenos para operar nas principais rotas de transporte de mercadorias atualmente exploradas pela TAP Air Portugal, permitindo assim que outras empresas (portuguesas) concorram nessas rotas.

4.2. Observações apresentadas por outros terceiros

- (132) Com exceção da Associação Comercial do Porto, os restantes terceiros manifestaram o seu apoio à intervenção do Estado a favor da TAP SGPS. Os elementos de prova apresentados pelos restantes terceiros demonstram que a TAP Air Portugal assegura uma melhor conectividade e concorrência. Os parceiros comerciais e os organismos governamentais destacam particularmente:
- o volume e a importância do tráfego aéreo de passageiros entre Portugal e os países lusófonos servidos pela TAP Air Portugal, bem como um segmento das viagens de negócios em crescimento constante e assente em ligações culturais e/ou históricas ⁽⁴⁸⁾,
 - a importância dos serviços prestados pela TAP Air Portugal para o desenvolvimento do turismo e, de forma mais geral, a economia não só de Portugal, mas também de outras regiões do mundo, como Cabo Verde ou o Brasil ⁽⁴⁹⁾,

⁽⁴⁸⁾ Ver as observações dos seguintes terceiros: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT); Ministério brasileiro do Turismo; governos dos vários Estados brasileiros.

⁽⁴⁹⁾ Ver as observações dos seguintes terceiros: Ministério brasileiro do Turismo; governos dos vários Estados brasileiros.

- a especificidade e singularidade da rede da TAP Air Portugal, que tem em conta os laços políticos, económicos, culturais e históricos de Portugal e da UE com vários países terceiros, a diversidade das ligações oferecidas (dez pontos diferentes no Brasil, incluindo regiões do Nordeste mal servidas), as ligações com várias ilhas do arquipélago de Cabo Verde, as ligações únicas com os países africanos de língua portuguesa, bem como a posição geográfica (periférica) favorável da plataforma em Lisboa, que permite encurtar os voos de longo curso e atrair turistas/clientes de outros continentes para Portugal ⁽⁵⁰⁾,
- a importância para Portugal de uma companhia aérea com dimensão suficiente para criar e manter ⁽⁵¹⁾ uma plataforma em Lisboa, considerada essencial para o desenvolvimento da conectividade com os países lusófonos (Brasil, países africanos de língua portuguesa),
- a importância de uma relação de longa data e bem estabelecida com a TAP Air Portugal para a sua atividade/a atividade dos seus membros/clientes, para o desenvolvimento do setor do turismo e para o reforço das ligações comerciais e culturais entre Portugal e outros países,
- por último, a importância da estabilidade das ligações asseguradas por uma transportadora nacional.

(133) A Associação Comercial do Porto alude à afirmação de Portugal de que a TAP Air Portugal é um pilar da economia portuguesa, particularmente devido ao seu contributo para o desenvolvimento do setor do turismo em Portugal. Todavia, na opinião da Associação Comercial do Porto, a população, a atividade económica e o setor do turismo não estão apenas concentradas em Lisboa, mas também nas ilhas dos Açores e da Madeira, bem como no norte e no sul do país. Neste contexto, a Associação Comercial do Porto critica o facto de a coesão territorial e a prestação de serviços ao setor do turismo em todo o país estarem aparentemente ausentes do plano de reestruturação, muito embora tenham sido questões invocadas, pelo menos, aquando do auxílio de emergência.

(134) Na sua carta, a Associação Comercial do Porto reconhece a importância da plataforma em Lisboa. Na sua opinião, há duas formas de assegurar da melhor forma a conectividade aérea e a proteção das atividades económicas, nomeadamente do setor do turismo. Em primeiro lugar, as faixas horárias da TAP Air Portugal deveriam ser atribuídas a uma empresa sem dívidas e participações noutras empresas. Deste modo, seria possível operar a partir de Portugal voos de longo curso a que a localização geográfica do país lhe confere uma vantagem concorrencial e na ausência dos quais se registam perdas para os residentes em Portugal. Em segundo lugar, ao apoiar a atração de rotas num mercado concorrencial (mediante concurso aberto aos operadores interessados) nos voos nacionais e europeus.

(135) Além disso, a Associação Comercial do Porto partilha das dúvidas levantadas pela Comissão. Concretamente, indica que as reduções salariais dos trabalhadores do beneficiário são aparentemente temporárias, uma vez que a convenção coletiva de trabalho não foi revogada, mas simplesmente suspensa. Por outro lado, alega que o histórico da TAP SGPS (e da TAP Air Portugal) quanto aos resultados e à evolução do capital próprio nos últimos 11 anos não permite pressupor razoavelmente que a sua contribuição para o plano de reestruturação será mais elevada.

(136) Quanto à relação entre os aeroportos nacionais, a Associação Comercial do Porto afirma que, contrariamente à situação nos aeroportos do Porto e de Faro, onde a presença da TAP Air Portugal é reduzida, a TAP Air Portugal tem uma posição dominante no aeroporto de Lisboa, em detrimento dos outros dois aeroportos nacionais e das populações e atividades económicas que os mesmos servem e que deles dependem.

⁽⁵⁰⁾ Ver as observações dos seguintes terceiros: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Ministério brasileiro do Turismo; governos dos vários Estados brasileiros; Município de Lisboa.

⁽⁵¹⁾ APAVT; Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

5. RESPOSTA DE PORTUGAL ÀS OBSERVAÇÕES DOS TERCEIROS

5.1. Necessidade de assegurar a conectividade

- (137) As autoridades portuguesas sublinham que, das 40 partes interessadas que responderam à decisão de início do procedimento, apenas três apresentaram observações negativas com dúvidas sobre a concessão à TAP SGPS de um auxílio à reestruturação. Na grande maioria das observações recebidas, foi reiterada a importância da TAP SGPS e a necessidade de assegurar a sua viabilidade a longo prazo. Neste sentido, as autoridades portuguesas salientam que o auxílio à reestruturação da TAP SGPS contribui claramente para um objetivo de interesse comum bem definido, tendo em conta que, tal como estabelecido na decisão de início do procedimento, a TAP Air Portugal desempenha indubitavelmente um papel fundamental na conectividade de Portugal e para a economia portuguesa. A relação estreita da TAP Air Portugal com o setor do turismo em Portugal, que tem sido extremamente importante para a economia e a recuperação do país após a crise de 2008, será primordial na sequência da pandemia de COVID-19. Os serviços prestados pela TAP Air Portugal asseguram a conectividade com os países lusófonos e com países onde existem comunidades portuguesas importantes, não sendo facilmente substituíveis por outras transportadoras aéreas, nomeadamente transportadoras de baixo custo.
- (138) Contrariamente ao que a Ryanair sugere, outras companhias aéreas oferecem algumas ligações de longo curso a partir de Lisboa, mas com frequência reduzida e poucos destinos. Em 2019, a Delta operou voos para Boston, mas apenas durante um breve período e como serviço de época alta, ao passo que a TAP Air Portugal presta esse serviço durante todo o ano e continuou a fazê-lo durante a crise. De igual modo, a United operava voos para Washington apenas nas épocas de verão e não manteve o serviço, enquanto a TAP Air Portugal continuou a voar para esse destino. Quanto a Nova Iorque, a Delta operava um serviço diário ao longo do ano, mas reduziu-o para três voos semanais durante a crise, enquanto a TAP Air Portugal manteve um serviço diário duplo, continuando a assegurar uma conectividade essencial para Portugal. A United tem um serviço diário, que preservou, mas a United e a TAP Air Portugal fazem ambas parte da Star Alliance e, por conseguinte, a United beneficia da conectividade com os serviços de pequeno curso da TAP Air Portugal, o que ajuda a manter as suas operações. O mesmo se aplica aos voos da Air Canada a partir de Toronto e Montreal. A supressão das operações de plataforma da TAP Air Portugal em Lisboa seria igualmente uma ameaça para estes serviços da Star Alliance.
- (139) Além disso, as observações da Ryanair contêm várias imprecisões que podem induzir em erro a apreciação da Comissão. Por exemplo, a SATA Air Açores não opera voos entre os Açores e Portugal continental (apenas a Azores Airlines o faz) e não existem ligações por *ferry* com as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Com exceção, e de forma limitada, dos voos domésticos em Portugal continental, a maior parte dos serviços prestados pela TAP Air Portugal não pode ser substituída pela rede ferroviária de alta velocidade, por empresas de autocarros intercity ou pelas inexistentes ligações por *ferry*, principalmente porque estes meios de transporte não estão disponíveis para os destinos servidos pelos voos da TAP Air Portugal.
- (140) As autoridades portuguesas assinalam que nenhuma outra companhia aérea a operar com partida e com destino a Portugal desempenha um papel equivalente, que não será possível assegurar por companhias aéreas alternativas no futuro próximo. A Ryanair e a EAA não têm em conta este aspeto quando comparam as operações da TAP Air Portugal com as de uma companhia aérea de baixo custo, que explora apenas ligações com elevada rentabilidade, ou de uma companhia aérea maioritariamente dedicada aos voos fretados e de uma empresa de locação com tripulação (aeronave, tripulação, manutenção e seguro – designados pela sigla inglesa ACMI) com um interesse público limitado. Contrariamente ao que se pode inferir das suas observações, a Ryanair não constitui uma alternativa à TAP Air Portugal. Tal como referido anteriormente, no verão de 2019, [...] dos [...] destinos oferecidos pela TAP Air Portugal a partir de Lisboa não eram servidos por outras companhias aéreas, a maioria dos quais eram ligações de longo curso com a América do Norte e do Sul e com África.
- (141) Embora seja correto afirmar que a Ryanair e a TAP Air Portugal estão em concorrência direta em determinadas rotas internacionais para várias grandes cidades europeias, importa recordar que a Ryanair apenas concorre com a TAP Air Portugal nas rotas mais rentáveis e não oferece ligações de longo curso. A saída do mercado da TAP Air Portugal deixaria rotas rentáveis de pequeno curso para a Ryanair e eliminaria um concorrente das ligações intercontinentais com destino a Lisboa. Em substância, o resultado seria, portanto, uma menor concorrência, tanto nas rotas atrativas como nas menos atrativas.
- (142) No caso da EAA, cumpre referir que a companhia aérea não tem um posicionamento relevante no mercado português, tratando-se de uma pequena transportadora aérea com sete aeronaves dedicadas à prestação de serviços (a chamada «locação com tripulação», com o fornecimento de aeronave, tripulação, manutenção e seguro) para outras companhias aéreas e voos fretados, que não constituem mercados em que a posição da TAP Air Portugal seja relevante. A EAA não tem a presença, os recursos, nem a organização necessários para substituir uma companhia aérea como a TAP Air Portugal (por exemplo, a EAA não dispõe de capacidades ou recursos adequados de venda e distribuição).

- (143) Embora as observações da EAA apontem para um certo crescimento previsto da frota (que não foi comunicada às autoridades portuguesas, dado tratar-se de informações confidenciais da EAA), é pouco provável que a EAA atinja uma dimensão da frota comparável à da TAP Air Portugal. Sendo uma transportadora aérea de pequena dimensão, sem presença significativa no aeroporto de Lisboa, o investimento necessário para a EAA estar em condições de substituir a TAP Air Portugal é avultado e muito dificilmente poderá ser obtido num futuro próximo. Considerando que a atividade central da EAA é prestar serviços de ACMI a outras transportadoras, entre as quais a TAP Air Portugal, as autoridades portuguesas observam que uma reestruturação bem-sucedida da TAP Air Portugal poderia traduzir-se em acordos de serviços adicionais entre estas duas companhias.

5.2. Adequação do auxílio

- (144) As autoridades portuguesas reiteraram a sua conclusão de que, atendendo à anterior situação de dificuldade da TAP SGPS e ao impacto da pandemia de COVID-19, o apoio estatal sob a forma de capital próprio confere à TAP SGPS uma melhor estrutura financeira para reforçar o seu balanço.
- (145) No que respeita às observações da Ryanair e da EAA, as autoridades portuguesas sublinham que, de acordo com o ponto 58 das Orientações E&R, os Estados-Membros são livres de escolher a forma do auxílio à reestruturação. Ao fazê-lo, não são obrigados a proceder a uma comparação exaustiva de todas as opções disponíveis. Devem avaliar a natureza das dificuldades do beneficiário e selecionar os instrumentos adequados para as resolver. As autoridades portuguesas realizaram esse exercício de forma aprofundada e submeteram-no à apreciação da Comissão. As medidas de auxílio estatal notificadas por Portugal foram concebidas para proporcionar apoio à liquidez na aplicação das medidas do plano de reestruturação e dar resposta à situação de capital próprio negativo da TAP SGPS.
- (146) Mais concretamente, a TAP SGPS acumulou um capital próprio dos acionistas negativo no valor de [...] milhões de euros entre 2006 e 2015, devido sobretudo [...]. Considerando o peso da atividade de transporte aéreo nas receitas da TAP SGPS, [...]. Quanto à TAP Air Portugal, embora a companhia aérea tenha mantido uma trajetória de crescimento operacional, graças ao lançamento de um processo de transformação, a TAP Air Portugal ainda não tinha sido capaz de reduzir consideravelmente os seus custos em relação aos seus concorrentes, tendo sistematicamente apresentado uma rentabilidade mais baixa, devido a uma menor eficiência e a custos extraordinários.
- (147) Além disso, o processo de transformação da TAP Air Portugal foi interrompido em consequência da pandemia mundial de COVID-19 e da crise económica que se seguiu, tendo resultado numa grave crise de liquidez que levou as autoridades portuguesas a conceder auxílios de emergência, em 2020. Já no final de 2020, a análise de liquidez da TAP Air Portugal indicava claramente que, sem um novo apoio estatal, a companhia aérea atingiria uma posição líquida de tesouraria substancialmente negativa em 2021 e 2022, caso não se verificasse a recuperação do mercado.
- (148) Uma vez que não estiveram disponíveis mercados de capitais para companhias aéreas mutuárias como a TAP SGPS, o recurso ao financiamento estatal era a única opção disponível em 2020. A direção da TAP SGPS [...]. No entanto, os mercados de financiamento da dívida estiveram, em grande medida, encerrados para as companhias aéreas após o início da pandemia de COVID-19, tendo a generalidade das instituições financeiras reduzido drasticamente os seus limites de crédito para esse setor. Para maximizar a liquidez, a TAP Air Portugal envidou esforços no sentido de vender as aeronaves que pertenciam à empresa ([...]). Outros ativos [...].
- (149) Atualmente, antes de um apoio estatal suplementar e apesar dos esforços da TAP SGPS e dos seus intercâmbios com instituições financeiras e outras partes interessadas, não será possível obter fundos adicionais junto dos mercados privados para a TAP SGPS nas atuais condições e nunca antes da aprovação do plano de reestruturação. O Estado português, que é também o principal acionista, fica assim a única fonte viável de financiamento (ou garante do financiamento) para a empresa.
- (150) Neste contexto, tendo em conta a indisponibilidade, nesta fase, dos mercados de capitais para a TAP SGPS e a posição de capital próprio e liquidez da empresa, as autoridades portuguesas concluem que o apoio estatal sob a forma de capital próprio confere à TAP SGPS uma melhor estrutura financeira para reforçar o seu balanço. Além do mais, prevê-se que, juntamente com a aplicação das medidas previstas no plano de reestruturação (nomeadamente no tocante à reestruturação da frota, da rede e dos custos), o auxílio estatal facilite o acesso da TAP SGPS ou da TAP Air Portugal aos mercados de capitais durante o período a contar de [...].

5.3. Regresso à viabilidade a longo prazo

- (151) Apesar da atual incerteza quanto à trajetória de recuperação da procura associada à situação pandémica, as autoridades portuguesas reiteram que as projeções financeiras incluídas no plano de reestruturação se baseiam em pressupostos sólidos, que poderiam até ser considerados prudentes. A perspetiva adotada no plano de reestruturação pressupõe uma recuperação da procura em termos do número de passageiros transportados que é geralmente inferior às previsões da IATA. Do mesmo modo, a trajetória das receitas no plano de reestruturação parte de um ponto mais baixo em 2021 em comparação com as previsões relativas aos passageiros. O plano de reestruturação encerra igualmente uma certa flexibilidade para adaptar a capacidade e as operações do beneficiário em função da procura previsível, sem pôr em causa o compromisso máximo relativo à frota.
- (152) A avaliação e as projeções financeiras demonstram que as medidas de reestruturação previstas apoiadas pelo auxílio permitiriam à TAP SGPS atingir [...]. As projeções demonstram uma rentabilidade do capital próprio na ordem dos [...] % em 2024 e 2025, no final do período de reestruturação. As rentabilidades esperadas sustentam o argumento de que o plano de reestruturação garantiria a viabilidade a longo prazo do beneficiário. Com efeito, essas rentabilidades são comparativamente mais favoráveis do que o custo (de oportunidade) do capital próprio nos vários setores económicos em Portugal (10,9%) e no setor da aviação (8,5%), no qual o beneficiário se insere. Outros indicadores-chave, como a RCI e o rácio fundos próprios/ativos [...] e mantêm-se sólidos, mesmo num cenário adverso.
- (153) Além disso, a alienação de atividades deficitárias e não essenciais, prevista no plano de reestruturação, designadamente a M&E Brasil, permitirá assegurar que a recuperação não seja prejudicada por novas perdas resultantes dessas atividades. Tendo em conta o exposto, a República Portuguesa reitera que o plano de reestruturação foi elaborado para responder especificamente às dificuldades da TAP SGPS no passado e assegurar a sua viabilidade a longo prazo.

5.4. Proporcionalidade

- (154) No que diz respeito à proporcionalidade do auxílio, as autoridades portuguesas observam que o beneficiário procurou obter junto das suas partes interessadas fontes suplementares de contribuição própria, nomeadamente compromissos adicionais em matéria de concursos para a locação de aeronaves, bem como renúncias significativas por parte dos detentores de obrigações, que devem ser consideradas uma partilha de encargos com os credores existentes do beneficiário. Mesmo que só sejam tidas em conta as locações adicionais de aeronaves, o nível da contribuição própria para os custos de reestruturação aumenta para [...] %. Este nível de contribuição própria deve ser considerado suficiente no caso específico da TAP SGPS e no contexto da pandemia de COVID-19, dado que as Orientações E&R permitem uma aplicação mais flexível e ajustada das regras em matéria de auxílios estatais, em especial em circunstâncias excecionais.
- (155) As sugestões da Ryanair relativas ao potencial de utilização da garantia não são viáveis no caso da TAP SGPS. Quanto às alegações da Ryanair de que a falta de acesso aos mercados de capitais é utilizada para inflacionar o auxílio através de uma reserva de [...] milhões de euros, essa reserva foi inicialmente concebida apenas como medida de salvaguarda prevista no plano de reestruturação inicial, tendo deixado de ser equacionada.
- (156) As autoridades portuguesas descreveram os recentes esforços da TAP SGPS para melhorar o seu próprio rácio de contribuição, incluindo: i) procurar novas fontes de financiamento, apesar dos atuais desafios exógenos e condições de mercado, ii) obter o apoio dos credores existentes e iii) ponderar a entrada de novos investidores. Desde a adoção da decisão de início do procedimento, a TAP Air Portugal conseguiu assegurar compromissos de financiamento adicionais de [...] milhões de euros em novos contratos de locação de aeronaves a partir de 2021 e 2022, a somar a [...] milhões de euros relativos aos compromissos de locação financeira já incluídos no plano de reestruturação. Deste modo, o montante total da contribuição própria resultante da locação de aeronaves com base em compromissos juridicamente vinculativos assumidos com os locadores aumentou, finalmente, para [...] milhões de euros. Além disso, a TAP SGPS logrou obter o apoio dos credores existentes, ao conseguir obter renúncias significativas, evitando o acionamento das opções de venda e de reembolso antecipado, as quais teriam consequências graves para a liquidez do beneficiário.
- (157) No que respeita à repartição de encargos, importa atender ao contexto em que o Estado Português adquiriu, à AGW, ações num montante correspondente a 22,5% do capital social da TAP SGPS e entrou, de forma direta, no capital social da TAP SGPS. Esta operação foi acordada para ultrapassar o impasse nas negociações relativas à concessão do empréstimo de emergência à TAP SGPS e permitir a sua execução urgente.

- (158) Nessa altura, as partes não conseguiam prever o montante final do auxílio à reestruturação, que teve de ser ajustado devido à natureza prolongada da pandemia, e, por conseguinte, o sacrifício concreto que os acionistas teriam de fazer para efeitos de repartição de encargos. Neste contexto, [...] ([...])% [...]
- (159) Além disso, e para evitar esse cenário, a HPGB [...]%. [...]. Segundo Portugal, tal constitui uma partilha de encargos por parte da HPGB, uma vez que não beneficiará de eventuais futuras mais-valias do beneficiário, em resultado da injeção de capital do Estado.

6. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS

- (160) A Comissão apreciará, em primeiro lugar, se as medidas a aplicar para financiar o plano de reestruturação da TAP SGPS, ou seja, o empréstimo de emergência de 1,2 mil milhões de euros a converter em capital próprio, a garantia do Estado de [...] milhões de euros sobre um empréstimo de [...] milhões de euros a substituir por capital próprio, e a injeção direta de capital de [...] milhões de euros, a executar em 2022, constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e, em caso afirmativo, se esse auxílio é legal e compatível com o mercado interno.

6.1. Existência de um auxílio estatal

- (161) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «[s]alvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (162) A qualificação de uma medida como auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE exige o preenchimento cumulativo das seguintes condições: i) a medida deve ser imputável ao Estado e financiada através de recursos estatais, ii) a medida deve conferir uma vantagem ao beneficiário, iii) essa vantagem deve ser seletiva, e iv) deve falsear ou ameaçar falsear a concorrência e deve afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros. Por conseguinte, há que apreciar separadamente se as medidas podem ser qualificadas como auxílios.

6.1.1. Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

- (163) As medidas implicam atos administrativos e decisões públicas e serão financiadas pelo orçamento do Estado (considerando 42).
- (164) Por conseguinte, para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, as medidas implicam recursos estatais e a decisão de as conceder é imputável ao Estado português.

6.1.2. Vantagem

- (165) A Comissão observa que Portugal notificou as medidas como constituindo auxílios estatais. Esta declaração não dispensa a Comissão de examinar se as medidas constituem auxílios estatais e, em especial, se favorecem o beneficiário, na medida em que um operador de mercado com participações que se encontrasse numa situação tão próxima quanto possível da situação de Portugal não tomaria uma decisão semelhante nem concederia as mesmas medidas nas mesmas condições, não tendo em conta os benefícios esperados na sua situação de autoridade pública ⁽³²⁾.
- (166) A Comissão tem de apreciar se as medidas podem ser qualificadas como auxílios, na medida em que conferem uma vantagem económica ao beneficiário ⁽³³⁾. A existência de uma vantagem desta natureza pode ser inferida e determinada pelo facto de o beneficiário não ser capaz de obter capital ou financiamento da dívida em condições de mercado sem apoio público (considerando 39, nota de rodapé 31). Do mesmo modo, a apreciação destinada a saber se um operador de mercado que se encontrasse numa situação tão próxima quanto possível da situação da DGTF ou da Párpública concederia o mesmo financiamento («teste do operador numa economia de mercado») revela que o financiamento público em causa proporciona uma vantagem em relação às condições de mercado.

⁽³²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de setembro de 2017, *Comissão/Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, n.º 59; acórdão do Tribunal de Justiça de 5 de junho de 2012, *Comissão/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, n.ºs 78, 79 e 103.

⁽³³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 1996, *SFEI e outros*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, n.º 60; acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de abril de 1999, *Espanha/Comissão*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, n.º 41.

- a) Em primeiro lugar, não existem elementos de prova *prima facie* de que o financiamento possa ser atribuído a comportamentos e decisões que um acionista no mercado adotaria. O financiamento baseia-se em razões de política pública, a fim de garantir a conectividade dos transportes aéreos de Portugal e de evitar que a falência da TAP Air Portugal tenha efeitos indiretos negativos na economia portuguesa (considerando 17). Este tipo de considerações, embora pertinente para uma autoridade pública, seria irrelevante para um acionista no mercado. Por conseguinte, o teste do operador numa economia de mercado não parece ser aplicável;
- b) Em segundo lugar, não é possível considerar que o financiamento é suscetível de proporcionar aos acionistas uma rentabilidade proporcional ao risco assumido. Portugal não alega que essa rentabilidade seria efetivamente alcançada até ao final do período de reestruturação. Entretanto, os demais acionistas privados do beneficiário abstiveram-se de fornecer novos capitais e tão-pouco de atingir os montantes necessários para preservarem a quota de participações e de propriedade que detinham e que lhes conferia o direito a eventuais retornos. Os elementos de prova disponíveis mostram que, embora possam proporcionar uma rentabilidade adequada e remunerar o Estado no final do plano de reestruturação (considerandos 48 e 49 e quadro 1), os lucros líquidos positivos do período de reestruturação integral ascenderão a [...] [...] milhões de euros [...]. [...] [...] milhões de euros [...] % [...].

(167) Por conseguinte, as medidas fornecem um financiamento que o beneficiário não consegue nem conseguiria obter no mercado. Um operador de mercado que se encontrasse numa situação tão próxima quanto possível da situação da DGTf ou da Parública não concederia um financiamento semelhante.

(168) Por conseguinte, as medidas conferem uma vantagem económica ao beneficiário na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.3. Seletividade

(169) As medidas devem ser concedidas através do exercício de poderes discricionários para um montante *ad hoc* determinado em função das necessidades específicas do plano de reestruturação do beneficiário (considerandos 38-43). O financiamento público não faz parte, quer seja pelos seus instrumentos quer pelo seu montante, de uma medida de política económica geral mais ampla destinada a apoiar as empresas numa situação jurídica e económica comparável que operam no setor dos transportes aéreos ou noutros setores económicos. Conforme declarou o Tribunal de Justiça, quando esteja em causa um auxílio individual, a identificação da vantagem económica permite, em princípio, presumir a sua seletividade⁽⁵⁴⁾. Esta presunção é possível independentemente de existirem nos mercados relevantes operadores que se encontrem numa situação de facto e de direito comparável.

(170) Por conseguinte, as medidas são seletivas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.4. Distorção da concorrência e efeitos sobre as trocas comerciais

(171) O setor dos serviços de transporte aéreo de passageiros e de mercadorias em que o beneficiário opera está aberto à concorrência e ao comércio entre Estados-Membros. Outras companhias aéreas licenciadas na União Europeia prestam serviços de transporte aéreo que ligam os aeroportos portugueses, especialmente Lisboa, a outras cidades da União. Por conseguinte, ao apoiar a continuidade da exploração dos serviços de transporte aéreo prestados pelo beneficiário, as medidas são suscetíveis de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(172) Ao conceder acesso a financiamento em condições que, de outro modo, não obteria no mercado, o financiamento público é suscetível de melhorar a posição do beneficiário em relação a empresas concorrentes reais ou potenciais que não têm acesso a apoio estatal semelhante por parte de Portugal ou que têm de financiar as suas operações nas condições de mercado.

(173) As medidas notificadas são, portanto, suscetíveis de falsear ou de ameaçar falsear a concorrência e de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

6.2. Conclusão sobre a existência de auxílio

(174) À luz do que precede, a Comissão conclui que as medidas notificadas a favor da TAP SGPS constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

⁽⁵⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de junho de 2015, *Comissão/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, n.º 60.

6.3. Legalidade do auxílio

- (175) Após ter anulado, em 19 de maio de 2021, a decisão inicial sobre o auxílio de emergência (considerando 2), o Tribunal Geral suspendeu os efeitos do acórdão com base no artigo 264.º, n.º 2, do TFUE até que a Comissão adotasse uma nova decisão no prazo de dois meses. Em 16 de julho de 2021, a Comissão adotou uma nova decisão que aprova o auxílio de emergência a favor da TAP SGPS notificado em 8 de junho de 2020, devendo, como tal, considerar-se que o auxílio de emergência concedido à TAP SGPS é legal.
- (176) De acordo com o considerando 16 da decisão inicial sobre o auxílio de emergência, estava previsto que o auxílio de emergência concedido através de um empréstimo de até 1,2 mil milhões de euros ou de uma combinação de empréstimos e garantias de empréstimo, seria reembolsado no prazo de seis meses a contar da data de pagamento da primeira prestação, a menos que Portugal submetesse à aprovação da Comissão um plano de reestruturação antes dessa data. Em 10 de dezembro de 2020, ou seja, dentro do prazo de seis meses após a Comissão ter aprovado o auxílio de emergência na decisão inicial sobre o auxílio de emergência, Portugal apresentou à Comissão um plano de reestruturação. Por conseguinte, em conformidade com o ponto 55, alínea d), subalínea ii), das Orientações E&R, a autorização do auxílio de emergência e o prazo de reembolso foram prorrogados automaticamente até a Comissão tomar uma decisão final sobre o plano de reestruturação e o auxílio em seu apoio.
- (177) Nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, a EAA alega que, ao ter aprovado, em novembro de 2020, a Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2021, pela qual o Governo português afetou 500 milhões de euros de apoio financeiro à TAP SGPS, Portugal concedeu um auxílio ilegal à TAP SGPS (considerando 120). Importa recordar que a mera inscrição de uma verba para um fim específico num orçamento nacional não equivale à concessão de auxílios. Para que o auxílio possa ser considerado executado, é necessário que o direito de receber apoio, concedido através de recursos estatais, seja conferido ao beneficiário nos termos da legislação nacional aplicável, não tendo sido esse o caso da verba afetada de 500 milhões de euros.
- (178) No que diz respeito às verbas referidas acima, Portugal explicou que não adotou o ato de execução necessário, nem foi executada a dotação orçamental para disponibilizar estes recursos à TAP SGPS ou habilitar a TAP SGPS a recebê-los. Por conseguinte, Portugal não concedeu auxílios à reestruturação em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.
- (179) Assim, Portugal respeitou a obrigação de suspensão prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e o auxílio à reestruturação a favor da TAP SGPS constitui um auxílio estatal legal.

6.4. Compatibilidade do auxílio com o mercado interno

- (180) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, a Comissão pode autorizar auxílios estatais destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, sempre que os referidos auxílios não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (181) Por conseguinte, para que possa ser considerado compatível com o mercado interno nos termos dessa disposição, o auxílio estatal deve preencher duas condições. A primeira é a de se destinar a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, e a segunda, formulada no sentido negativo, a de não alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum. O exposto acima não prejudica a circunstância de as decisões adotadas pela Comissão a esse título deverem zelar pelo respeito do direito da União ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Da notificação e das informações recolhidas durante a investigação formal sobre o auxílio à reestruturação não resulta que o auxílio à reestruturação ou as condições a ele subjacentes, ou as atividades económicas facilitadas pelo auxílio, possam implicar a violação de uma disposição aplicável do direito da União. Mais especificamente, a medida de concorrência relativa à transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa baseia-se nas regras previstas no direito da União (considerandos 96 e 295) e o novo detentor das faixas horárias deve comprometer-se a observar o direito do trabalho aplicável a nível da União [considerando 88, alínea d)]. Além disso, as críticas da EAA segundo as quais o auxílio viola o princípio da não discriminação estabelecido no TFUE (considerando 121) são infundadas. No direito da União, o princípio da igualdade de tratamento não se opõe à concessão de auxílios à reestruturação *ad hoc* nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. De qualquer modo, a Comissão assinala que o beneficiário tem uma posição objetivamente diferente da das outras companhias aéreas que operam voos em Portugal ou voos com partida e com destino a Portugal, atendendo quer à sua elegibilidade para receber auxílios ao abrigo das

⁽⁵⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de setembro de 2020, *Áustria/Comissão*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, n.ºs 18 a 20.

Orientações E&R, quer às consequências que adviriam do seu fracasso. Por conseguinte, Portugal pode decidir conceder um auxílio à reestruturação apenas ao beneficiário, e não a outras companhias aéreas que operam nesse Estado-Membro, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. Além disso, a Comissão não enviou um parecer fundamentado a Portugal sobre uma eventual violação do direito da União que tivesse uma relação com o presente processo, nem recebeu qualquer denúncia ou informação que pudesse indiciar que o auxílio estatal, as condições a ele subjacentes ou as atividades económicas facilitadas pelo auxílio pudessem ser incompatíveis com outras disposições aplicáveis do direito da União além dos artigos 107.º e 108.º do TFUE.

- (183) Portugal considera que o auxílio à reestruturação pode ser declarado compatível com o mercado interno ao abrigo das Orientações E&R.
- (184) Tendo em conta a natureza e os objetivos do auxílio estatal em causa e as alegações das autoridades portuguesas, a Comissão apreciará se o financiamento previsto para apoiar o auxílio à reestruturação cumpre as disposições aplicáveis estabelecidas nas Orientações E&R. A Comissão define, nas Orientações E&R, as condições em que os auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade podem ser considerados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.
- (185) Para determinar se um auxílio à reestruturação altera as condições das trocas comerciais de maneira contrária ao interesse comum, a Comissão realiza um teste de equilíbrio em consonância com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e as Orientações E&R. No âmbito desse teste, se o beneficiário for elegível para receber auxílios à reestruturação, a Comissão pondera os efeitos positivos do auxílio para o desenvolvimento das atividades que visa apoiar e os efeitos negativos produzidos pelo impacto do auxílio estatal na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros, apreciando nomeadamente de que forma a medida de auxílio minimiza as distorções na concorrência e nas trocas comerciais (necessidade de intervenção do Estado, adequação, proporcionalidade, transparência do auxílio, princípio do «auxílio único» e medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência).

Elegibilidade: empresa em dificuldade

- (186) Para ser elegível para beneficiar de um auxílio à reestruturação, o beneficiário deve ser considerado uma empresa em dificuldade na aceção da secção 2.2 das Orientações E&R. Concretamente, o ponto 20 das Orientações E&R explica que uma empresa é considerada em dificuldade quando, sem intervenção do Estado, será quase certamente condenada a desaparecer a curto ou médio prazo. Tal sucede quando se verifica pelo menos uma das circunstâncias descritas no ponto 20, alíneas a) a d), das Orientações E&R.
- (187) Tal como explicado na decisão de início do procedimento (considerandos 15-22), no final de 2019, a TAP SGPS apresentava um capital próprio negativo num valor aproximado de [...] milhões de euros. Desde então, a situação financeira da TAP SGPS piorou. De acordo com as contas consolidadas da TAP SGPS relativas a 2020, o capital próprio negativo total aumentou para [...] mil milhões de euros. A TAP Air Portugal também apresentou um capital próprio negativo em 2020, que ascendia a [...] mil milhões de euros (considerando 26). Estes valores mostram que pelo menos metade do capital social subscrito da TAP SGPS e da TAP Air Portugal desapareceu e que, por conseguinte, as duas empresas são consideradas empresas em dificuldade ao abrigo do ponto 20, alínea a), das Orientações E&R.
- (188) De acordo com o ponto 21 das Orientações E&R, uma empresa recém-criada não pode beneficiar de auxílios de emergência. O beneficiário não é uma empresa recém-criada para efeitos das Orientações E&R, uma vez que foi criada em 2003, ou seja, há mais de três anos (ver considerando 8).
- (189) Em conformidade com o ponto 22 das Orientações E&R, uma empresa que pertencer a, ou estiver em vias de ser adquirida por, um grupo de empresas não pode, em princípio, beneficiar de auxílios à reestruturação, salvo se puder demonstrar que as suas dificuldades lhe são específicas e não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo e que essas dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo.
- (190) Na segunda decisão sobre o auxílio de emergência (considerandos 113 a 128), a Comissão concluiu que a TAP SGPS pertencia a um grupo de empresas no momento da notificação do auxílio de emergência, em 9 de junho de 2020. Por um lado, não havia provas de uma afetação arbitrária dos custos entre a TAP SGPS, a AGW e a Parpública através da qual as empresas-mãe tivessem imputado artificialmente encargos à TAP SGPS no período em causa. (Além disso, infere-se do exposto nos considerandos 19 a 22 da presente decisão que as dificuldades da TAP SGPS não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito de um grupo e que são próprias do setor do transporte aéreo e dos setores conexos em que a empresa opera.) Por outro lado, o consórcio AGW, enquanto segundo maior acionista com 45% da TAP SGPS, era uma empresa de responsabilidade limitada controlada por

acionistas individuais: David Neeleman, que controlava 50% das ações da AGW por intermédio da DGN Corporation (40%) e da Global Azulaire Projects, SGPS, S.A. (10%), e Humberto Pedrosa, que detinha 50% da AGW por intermédio da sociedade HPGB, SGPS, S.A. Enquanto tal, a forma societária do consórcio AGW era independente e alheia ao património privado dos seus dois acionistas indiretos e particulares – David Neeleman e Humberto Pedrosa –, que não eram pessoalmente responsáveis pelas obrigações do consórcio AGW. Consequentemente, não seria possível responsabilizar estes dois particulares e acionistas privados indiretos pelas dificuldades financeiras da TAP SGPS através da execução do seu património privado.

- (191) Tal como a Comissão concluiu na segunda decisão sobre o auxílio de emergência (considerando 127), os acionistas que exerciam um controlo conjunto, com exceção da Parpública (o Estado), não tinham as capacidades necessárias para satisfazer as necessidades de liquidez num valor estimado de 1,2 mil milhões de euros, o qual era indispensável para assegurar a continuidade da TAP SGPS durante um período de seis meses, nem para continuar a financiar a reestruturação da TAP SGPS (sem a concessão de auxílios estatais).
- (192) No que diz respeito à TAP Air Portugal, não há provas de que as suas condições financeiras precárias resultem de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo ou da unidade económica. Isto é válido quer no período em que a TAP Air Portugal esteve sob o controlo conjunto, em última instância, da Parpública (o Estado), da HPGB e da DGN, quer na situação atual, em que está sob o controlo exclusivo do Estado português, no âmbito da mesma unidade económica que a sua empresa cofilial TAP SGPS, que também detém uma participação minoritária sem direitos de controlo na TAP Air Portugal (ver considerandos 11 e 12). A constatação exposta no considerando 191 relativamente à incapacidade dos anteriores acionistas que controlavam conjuntamente a empresa para satisfazer as respetivas necessidades de liquidez (sem a concessão de auxílios estatais) aplica-se igualmente à TAP Air Portugal, que estava e está na mesma unidade económica que a TAP SGPS.
- (193) Após a alteração da estrutura do capital da TAP SGPS, em virtude de a DGTF ter adquirido 22,5% das ações da TAP SGPS, esta passou a ser controlada exclusivamente pelo Estado [...] (ver considerandos 8, 11 e 12). Por conseguinte, a TAP SGPS e a TAP Air Portugal integram uma unidade económica (ou um grupo maior de empresas), que a Comissão pode considerar um centro de decisão independente no Estado que concede o auxílio à reestruturação notificado.
- (194) A Comissão considera, pois, que nem as entidades de controlo conjuntas nem, posteriormente o Estado enquanto acionista único com o controlo da empresa, estavam em condições de amenizar, de uma forma conforme com o mercado, a situação económica e financeira debilitada da TAP SGPS ou da TAP Air Portugal. A intervenção financeira do Estado para sanar as dificuldades das empresas, quer diretamente através da DGTF, quer por intermédio da Parpública, constituiria um auxílio estatal, a menos que fosse realizada isoladamente ou em articulação com as entidades de controlo conjuntas, em condições de mercado. A Parpública, enquanto entidade de controlo conjunta, não apoiou nem poderia ter apoiado a TAP SGPS em condições de mercado, tal como não o fizeram nem poderiam ter feito as entidades privadas de controlo conjuntas⁽⁵⁶⁾. Por conseguinte, tendo em conta a posição acionista prévia do Estado, que detinha 50% da TAP SGPS [...], e o controlo exercido posteriormente, as dificuldades da TAP SGPS e da TAP Air Portugal não podem ser resolvidas por um grupo.
- (195) Com base no que precede, a Comissão conclui que tanto a TAP SGPS como a TAP Air Portugal (incluindo as filiais por estas controladas) são empresas em dificuldade e são elegíveis para beneficiar de auxílios à reestruturação.

6.4.1. O auxílio facilita o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas

- (196) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, para serem considerados compatíveis com o mercado interno, os auxílios estatais têm de facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas.
- (197) A este respeito, para demonstrar que um auxílio à reestruturação se destina a facilitar o desenvolvimento dessas atividades ou regiões, o Estado-Membro que concede o auxílio deve demonstrar que o auxílio visa impedir dificuldades sociais ou colmatar uma deficiência de mercado. No contexto específico dos auxílios à reestruturação, a Comissão observa que, tal como reconhecido no ponto 43 das Orientações E&R, a saída do mercado é, de facto, importante para o processo mais vasto de aumento da produtividade, pelo que o mero ato de evitar que uma empresa saia do mercado não justifica de forma suficiente a concessão um auxílio estatal. Pelo contrário, os auxílios de emergência e à reestruturação fazem parte dos tipos de auxílios estatais que maiores distorções provocam, uma

⁽⁵⁶⁾ Esta conclusão limita-se necessariamente à AGW, enquanto veículo de propriedade por parte, em última instância, de pessoas singulares, para a análise dos recursos das entidades de controlo conjuntas relativamente aos recursos dessas entidades e não aos recursos privados de que dispõem as pessoas singulares que não são responsáveis, a título pessoal, pelas participações das referidas entidades.

vez que interferem com o processo de saída do mercado. No entanto, em determinadas situações, a reestruturação de uma empresa em dificuldade pode contribuir para o desenvolvimento de atividades ou regiões económicas, incluindo para além das próprias atividades exercidas pelo beneficiário. É o que sucede nos casos em que, na ausência do auxílio, a falha do beneficiário conduziria a situações de deficiência de mercado ou dificuldades sociais, prejudicando o desenvolvimento das atividades e/ou regiões económicas que seriam afetadas por essas situações. O ponto 44 das Orientações E&R apresenta uma lista não exaustiva de tais situações.

- (198) Este tipo de situação ocorre, nomeadamente, quando o auxílio previne um risco de interrupção de um serviço importante, difícil de reproduzir e de ser facilmente assumido por um concorrente, ou quando o beneficiário desempenha um papel sistémico importante numa região ou num setor particulares, em que a sua saída teria consequências negativas potenciais ⁽⁵⁷⁾. Ao permitir que o beneficiário prossiga as suas atividades, o auxílio evita, assim, tais situações de deficiência de mercado ou dificuldades sociais. Contudo, no caso dos auxílios à reestruturação, tal só válido se o auxílio permitir ao beneficiário concorrer no mercado com base nos seus próprios méritos, o que só pode ser assegurado se o auxílio se basear na execução de um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade a longo prazo do beneficiário.
- (199) Neste sentido, a Comissão começará por apreciar se o auxílio se destina a impedir uma situação de deficiência de mercado ou dificuldades sociais (secção 6.4.1.1) e se é acompanhado por um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade a longo prazo do beneficiário (secção 6.4.1.2).

6.4.1.1. Prevenção de dificuldades sociais ou de deficiência de mercado como contributo para o desenvolvimento da atividade económica

- (200) Entre as situações em que a concessão de auxílios de emergência a uma empresa em dificuldade pode contribuir para o desenvolvimento de atividades ou regiões económicas, o ponto 44, alíneas b) e c), das Orientações E&R refere os casos em que os auxílios se destinam a evitar o risco de o crescimento económico ser afetado pela perturbação de um serviço importante, como consequência de uma saída do beneficiário do mercado [ponto 44, alínea b), das Orientações E&R], ou por uma falha de uma empresa com um papel sistémico importante no setor ou na região em causa [ponto 44, alínea c), das Orientações E&R].

O auxílio evita a perturbação de um serviço importante

- (201) Na decisão de início do procedimento, a Comissão assinalou que o objetivo do auxílio à reestruturação era evitar que a TAP SGPS e, consequentemente, a TAP Air Portugal cessassem as suas atividades devido às dificuldades que têm enfrentado e que foram fortemente agravadas pela crise da COVID-19 ⁽⁵⁸⁾. Uma vez que as companhias aéreas têm de garantir liquidez suficiente para manterem as suas licenças de exploração, é evidente, tendo em conta os recursos disponíveis e as perdas de exploração recentes e previstas, que a TAP Air Portugal não conseguiria cumprir as suas obrigações de pagamento e honrar as suas dívidas, pelo que, sem o auxílio à reestruturação, teria de apresentar um pedido de insolvência e cessar a sua atividade (quadro 1). Com base nas informações fornecidas durante a investigação formal, a Comissão concluiu que existe, de facto, um risco concreto de incumprimento imediato das obrigações de pagamento por parte do beneficiário, o que resultaria numa perturbação da atividade em curso de transporte aéreo da TAP Air Portugal.
- (202) A este respeito, os serviços da TAP Air Portugal oferecem ligações únicas a partir da sua plataforma, o aeroporto de Lisboa, proporcionando horários de viagens regulares (considerandos 15 e 16). Além da prestação de serviços essenciais de transporte aéreo à comunidade de língua portuguesa, a nível nacional e além-fronteiras, a TAP Air Portugal apoia de forma decisiva e significativa o crescimento económico de uma das atividades económicas mais relevantes para Portugal: o turismo. Especificamente, um segmento importante de empresas portuguesas – ou seja, hotéis, restaurantes, eventos sociais e culturais, lojas de venda a retalho e outras atividades turísticas, particularmente presentes nas regiões da Grande Lisboa e do Grande Porto e no Algarve – teria mais dificuldades em sobreviver à crise sem o apoio das atividades da TAP Air Portugal que atraem viajantes.
- (203) Como salienta Portugal, a maioria das empresas que só poderão sobreviver à crise da COVID-19 com o apoio do Governo português através do trabalho temporário subsidiado e de medidas que lhes permitam adiar os pagamentos devidos precisam do turismo para se desenvolverem. As agências de viagens portuguesas e os representantes regionais que apresentaram observações sublinham que dependem dos serviços da TAP Air Portugal para uma parte da sua atividade comercial e empresarial, que, sem as relações comerciais com a TAP Air Portugal, sofreria perdas consideráveis em termos de volume de negócios.

⁽⁵⁷⁾ Ponto 44, alíneas b) e c), das Orientações E&R.

⁽⁵⁸⁾ Ver considerando 71 da decisão de início do procedimento.

- (204) Portanto, a Comissão considera que, na ausência de um auxílio à reestruturação que evite a cessação das atividades da TAP Air Portugal, não só os viajantes, como também a comunidade das empresas de viagens dependeriam inteiramente da capacidade e vontade de uma combinação de transportadoras de baixo custo e transportadoras de longo curso centradas em ligações ponto a ponto dentro da União e com o resto do mundo, nos 92 destinos que a TAP Air Portugal oferecia antes da sua reestruturação, para estabelecer os mesmos serviços em termos de frequência e âmbito geográfico, especialmente na América do Norte, América Latina e África (considerando 15). Os terceiros – nomeadamente os parceiros comerciais, como agências de viagens, operadores turísticos, grandes grupos hoteleiros, agências de venda de bilhetes e fornecedores, além de organismos governamentais nacionais e estrangeiros, incluindo organismos que promovem o turismo e intercâmbios comerciais ou culturais – confirmaram e corroboram a conclusão da Comissão, exposta na decisão de início do procedimento, de que uma saída do mercado da TAP Air Portugal acarretaria um risco de perda dessas ligações (considerando 100).
- (205) Para conseguirem reproduzir o papel da TAP Air Portugal, os concorrentes teriam de criar e estabelecer uma rede de destinos, um processo moroso e que poderia não ser concluído com os mesmos serviços em termos de frequência e âmbito geográfico. A este propósito, a Comissão assinala que o objetivo do auxílio à reestruturação é evitar que a TAP Air Portugal cesse as suas atividades devido às dificuldades que tem enfrentado e que foram fortemente agravadas pela crise da COVID-19.
- (206) As rotas concretas que compunham a rede da TAP Air Portugal em 2019, antes da pandemia, estão atualmente reduzidas em virtude das medidas restritivas em matéria de viagens, aplicadas por razões sanitárias pelas autoridades portuguesas para limitar a propagação do vírus. Todavia, as previsões de recuperação do tráfego da IATA, referidas na decisão de início do procedimento, e que nenhuma das partes pôs em causa, apontam para uma recuperação da procura antes de 2025 (considerando 223). Neste contexto, no cenário previsível de procura de serviços de transporte aéreo e conectividade em Portugal, a rede da TAP Air Portugal – ou uma rede com uma densidade equivalente – seria decisiva, como era antes da pandemia, para satisfazer a procura futura, especialmente em todas ou nalgumas das rotas em que a TAP Air Portugal era a única companhia aérea a operar [...] de [...] rotas na época de verão e [...] de [...] rotas na época de inverno (considerandos 15 e 16).
- (207) Quanto à hipótese de uma rede reproduzir a rede da TAP Air Portugal, é altamente improvável que uma combinação de transportadoras históricas ou de baixo custo existentes tenha ao mesmo tempo vontade e capacidade para criar, num prazo razoável, a rede de ligações necessária, nomeadamente com os países lusófonos, a fim de assumir o papel da TAP Air Portugal na ligação de Portugal ao resto do mundo. Com efeito, as duas transportadoras aéreas que intervieram não fundamentaram devidamente a vontade e capacidade para desenvolver uma rede nacional de transportes semelhante, nem têm planos para desenvolver uma conectividade similar, e apenas mencionaram genericamente outras companhias aéreas – as quais não intervieram no processo – que, na sua opinião, poderiam reproduzir parcialmente a rede da TAP Air Portugal. De igual modo, embora os estudos apresentados revelem o crescimento e a concorrência das transportadoras de baixo custo (considerando 105), não explicam e tão-pouco demonstram que os serviços e a rede da TAP Air Portugal poderiam ser quase seguramente reproduzidos ou substituídos por uma única transportadora ou por combinações específicas de transportadoras. Pelo contrário, tal como referido nos considerandos 100 e 132, muitos terceiros que dependem dos serviços da TAP Air Portugal manifestaram-se preocupados com a eventual perda desses serviços. Por conseguinte, as informações fornecidas durante a investigação formal confirmam a conclusão da Comissão de que existe, de facto, um risco concreto de incumprimento imediato das obrigações de pagamento por parte do beneficiário, acarretando, portanto, um risco de perturbação da atividade económica relativa aos serviços de transporte aéreo prestados pela TAP Air Portugal.
- (208) Assim, o incumprimento do beneficiário comportaria, por sua vez, o risco de perturbação de um importante serviço de transporte, que proporciona uma conectividade e rede à escala internacional e nacional – com ligações entre Portugal continental e os seus arquipélagos, bem como a comunidade de língua portuguesa noutros continentes – difícil de reproduzir por outros fornecedores, tal como descrito no ponto 44, alínea b), das Orientações E&R.

O auxílio apoia uma empresa com um papel sistémico

- (209) O auxílio tem igualmente como finalidade evitar o risco de saída de uma empresa que presta um serviço importante com um papel sistémico em Portugal, na aceção do ponto 44, alínea c), das Orientações E&R.

(210) A este respeito, a Comissão considera que o beneficiário desempenha indubitavelmente um papel fundamental na economia portuguesa ⁽⁵⁹⁾, não só para o desenvolvimento do turismo e a conectividade com os países lusófonos, mas também para o emprego. Em primeiro lugar, o beneficiário tem um papel sistémico importante no conjunto do território português, dado que apoia o crescimento do turismo em Portugal, um dos setores mais importantes desse Estado-Membro e responsável por 14,6% do seu produto interno bruto («PIB») em 2018. Este setor foi primordial para a recuperação económica portuguesa na sequência da crise da dívida soberana e financeira após a crise de 2008. O turismo contribui com cerca de 19 mil milhões de euros para o PIB de Portugal, ou seja, 8,7% do PIB em 2019, e nada indica que a recuperação económica pós-pandemia alterará significativamente a composição do PIB português e o contributo do turismo para esse efeito. Em segundo lugar, com cerca de 10 000 trabalhadores (em 2019), a TAP SGPS é um dos maiores empregadores do país, e é responsável por mais de 110 000 postos de trabalho indiretos. Estes números demonstram que uma eventual insolvência, a que a TAP SGPS estaria sujeita na ausência do auxílio à reestruturação, teria um efeito indireto negativo de grande proporção em toda a economia portuguesa.

Análise das alegações apresentadas nas observações e conclusões de terceiros

- (211) As conclusões preliminares formuladas pela Comissão na decisão de início do procedimento são contestadas pela Ryanair. A Ryanair alega, antes de mais, que não há provas que evidenciem um risco de perturbação de um serviço importante e difícil de reproduzir. De acordo com a Ryanair, os concorrentes que estão a intervir poderiam reproduzir os serviços da TAP Air Portugal. Mais precisamente, a Ryanair alega, em primeiro lugar, que poderia facilmente substituir a TAP Air Portugal nos voos de pequeno curso, ao passo que, nos voos de longo curso, existem concorrentes suficientes a operar desde Lisboa e que poderiam fornecer capacidades superiores às da TAP Air Portugal. Em segundo lugar, a Ryanair alega que a TAP Air Portugal não é uma empresa sistémica e que, mesmo supondo que o seja, a decisão de início do procedimento não explica se a redução da dimensão da TAP SGPS e a supressão das atividades não sistémicas ou deficitárias não permitiriam preservar as atividades sistémicas.
- (212) As alegações da Ryanair são amplamente refutadas, em primeiro lugar, pelas observações de outros terceiros e, em segundo lugar, pelas informações apresentadas por Portugal (considerandos 138 a 141).
- (213) As conclusões preliminares formuladas pela Comissão na decisão de início do procedimento contaram com o forte apoio dos terceiros. Entre as 39 respostas ao convite à apresentação de observações sobre a decisão de início do procedimento, 36 partes manifestaram que subscrevem o ponto de vista da Comissão sobre a importância da TAP Air Portugal enquanto principal motor de conectividade entre Portugal e os restantes países lusófonos (designadamente, Brasil, Angola, Moçambique e São Tomé), bem como na sua função de elo entre toda a Europa e Portugal e, através da sua plataforma em Lisboa, com os referidos países. Excetuando os dois concorrentes diretos, todas as partes interessadas apoiam os planos de auxílio à reestruturação da TAP SGPS e confirmam o papel importante que a TAP Air Portugal desempenha, particularmente, para a economia portuguesa.
- (214) Com base nas informações de que dispõe, a Comissão observa ainda que, embora algumas das rotas da TAP Air Portugal possam ser atrativas para um concorrente a operar de forma autónoma, não há indícios de que um concorrente pudesse assumir a totalidade dos serviços da TAP SGPS. Por conseguinte, uma saída do mercado da TAP SGPS seria suscetível de provocar graves dificuldades sociais aos seus clientes, trabalhadores e fornecedores.
- (215) A Comissão regista, designadamente, que, ao contrário dos seus concorrentes, a TAP Air Portugal é atualmente um motor essencial de conectividade para os passageiros que viajam com partida e com destino aos países lusófonos. Tal como referido anteriormente (secção 4.2), esta empresa desempenha um papel crucial na conectividade de Portugal e de toda a Europa com o Brasil, Angola, Moçambique e São Tomé. Embora os serviços da TAP Air Portugal possam, teoricamente, ser substituídos por vários operadores durante o período abrangido pelo plano de reestruturação, essa substituição só poderia ser parcial e implicaria uma deterioração significativa dos serviços, especialmente para os clientes situados em Portugal. Entretanto, a redução da dimensão da TAP Air Portugal que a Ryanair solicita não tem em conta os efeitos indiretos negativos da diminuição, entre outros aspetos, de um número considerável de ligações intra-União no modelo de plataforma da TAP Air Portugal, que conta igualmente com rotas intercontinentais que poderiam ficar irremediavelmente comprometidas numa perspetiva a médio prazo ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ De acordo com a notificação, em 2019, a TAP SGPS contribuiu com 3,3 mil milhões de euros para o PIB português (representando 1,2% do PIB total do país) e com 300 milhões de euros em impostos diretos e contribuições sociais. O contributo da TAP SGPS para as exportações portuguesas ascende a perto de 2,6 mil milhões de euros, ao passo que o valor dos serviços e bens adquiridos pela TAP SGPS a mais de 1 000 fornecedores nacionais equivale a perto de 1,3 mil milhões de euros.

⁽⁶⁰⁾ A este respeito, a apreciação pela Comissão do impacto sobre a viabilidade da medida de concorrência que consiste na transferência de 18 faixas horárias implica uma redução e permite a abertura de três rotas com três rotações em ligações intra-União ponto a ponto. O efeito produzido é uma redução de [...] % da rentabilidade do capital investido da TAP Air Portugal e [...] do seu rácio dívida/fundos próprios (quadro 3). Portanto, a apreciação implica que uma redução mais ampla e significativa das rotas lucrativas nos voos intra-União, que alimentam os voos intercontinentais, poderia prejudicar a capacidade da empresa para manter a sua posição no mercado sem ter acesso ao financiamento do mercado, o que daria azo à necessidade de mais auxílios até ao termo do período de reestruturação.

- (216) As restantes maiores companhias aéreas em Portugal (Ryanair, EasyJet) asseguram uma conectividade apenas entre Portugal e outros Estados-Membros da União e o seu modelo empresarial exclui os voos intercontinentais de longo curso. As outras grandes transportadoras aéreas da UE que oferecem ligações intercontinentais a partir de Lisboa utilizam um modelo radial. Quer isto dizer que, em vez de operarem voos diretos para destinos noutros continentes com origem no aeroporto de Lisboa, prefeririam transferir os passageiros de Portugal para as suas plataformas noutros Estados-Membros, como Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt ou Munique, antes de os transportar para esses destinos. Por sua vez, a duração total dos voos de Portugal para destinos ocidentais ou meridionais seria muito mais longa.
- (217) Assim, quer como empregador, quer como elemento central da cadeia económica de muitas outras empresas portuguesas, o beneficiário pode ser considerado uma empresa com um papel sistémico nos termos do ponto 44, alínea c), das Orientações E&R.
- (218) À luz do que precede, a Comissão conclui, por conseguinte, que o auxílio contribui para o desenvolvimento da atividade económica de prestação de serviços de transporte aéreo que ligam Portugal, na medida em que permite manter um serviço importante que poderia estar em risco de não ser reproduzido na sua totalidade, ou de forma globalmente semelhante, e sem dificuldades sociais, pelos concorrentes a curto e médio prazo, com consequências negativas potenciais para o conjunto da economia portuguesa, no seguimento da atual crise causada pela pandemia de COVID-19 [ponto 44, alíneas b) e c), das Orientações E&R].

6.4.1.2. Plano de reestruturação e regresso à viabilidade a longo prazo como contributo para o desenvolvimento da atividade ou região económica

- (219) Adicionalmente, de acordo com o ponto 46 das Orientações E&R, a concessão de um auxílio à reestruturação deve depender da aplicação de um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade do beneficiário. Uma vez que facilita o regresso à sua viabilidade a longo prazo, a correção das causas que conduziram às dificuldades do beneficiário é uma condição necessária para que o auxílio à reestruturação sirva o objetivo de desenvolvimento da(s) atividade(s) e regiões económicas em que o beneficiário opera. O auxílio à reestruturação apoia um plano de reestruturação exaustivo, que abrange todo o âmbito das atividades da TAP SGPS e da TAP Air Portugal.
- (220) Nos termos dos pontos 45 a 48 das Orientações E&R, os auxílios à reestruturação só devem ser concedidos para apoiar um plano de reestruturação realista, coerente e de grande envergadura, cujas medidas devem ser concebidas para restabelecer a viabilidade a longo prazo num período razoável, excluindo outros auxílios além do auxílio destinado a apoiar o plano de reestruturação do beneficiário. O plano de reestruturação deve ilustrar a forma como as medidas de reestruturação propostas irão resolver os problemas subjacentes do beneficiário.
- (221) Os resultados da reestruturação devem ser demonstrados em diversos cenários, nomeadamente através da identificação dos parâmetros de desempenho e dos principais fatores de risco previsíveis. O regresso à viabilidade do beneficiário deve resultar numa rentabilidade adequada do capital investido após estarem cobertos os custos, sem depender de hipóteses otimistas sobre fatores como a variação de preços ou da procura. A viabilidade a longo prazo é assegurada quando uma empresa for capaz de apresentar previsões de uma rentabilidade dos capitais próprios adequada, depois de ter coberto todos os seus custos, incluindo as depreciações e os encargos financeiros, bem como de enfrentar a concorrência no mercado com base nos seus próprios méritos.
- (222) Na presente secção, a Comissão apreciará, em primeiro lugar, a credibilidade dos pressupostos subjacentes ao plano de reestruturação do beneficiário e, em seguida, os dados que demonstram o regresso à viabilidade do beneficiário no termo do plano de reestruturação.

Apreciação dos pressupostos subjacentes às projeções financeiras

- (223) No que respeita à credibilidade dos pressupostos subjacentes às projeções das receitas, a Comissão observa que as projeções de recuperação do tráfego aéreo do beneficiário são mais prudentes do que as previsões de base da IATA. Enquanto a IATA prevê um volume de passageiros em 2025 equivalente a 109% do volume registado em 2019, o beneficiário pressupõe que apenas [...]% do número de passageiros em 2019 voará em 2025, o termo do plano de reestruturação (considerando 51). Além disso, o beneficiário pressupõe um rendimento ligeiramente inferior em 2025 ([...] centimos de euro) relativamente a 2019 ([...] centimos de euro), ao passo que a taxa de ocupação em 2025 deverá ser [...] pontos percentuais mais alta do que em 2019 ([...] % contra [...] %). Por último, as receitas do beneficiário por LDQ são mais baixas em 2025 do que em 2019 ([...] centimos de euro contra [...] centimos de euro), o que indica que o beneficiário já conseguiu alcançar metas semelhantes de receitas por LDQ imediatamente antes do início do período de reestruturação. Tendo em conta que as projeções de tráfego do beneficiário são mais prudentes do que as previsões da IATA e que os indicadores-chave de desempenho relativos às receitas são coincidentes com os valores históricos do beneficiário em 2019, a Comissão considera que as projeções de receitas do beneficiário são razoáveis.
- (224) No que respeita às projeções dos custos, a Comissão observa que o restabelecimento da rentabilidade do beneficiário depende da redução dos custos, nomeadamente de combustível e de pessoal, tal como descrito na secção 2.4.3. Em relação ao combustível, as projeções têm em conta a operação de aeronaves mais recentes e com menor consumo de combustível e baseiam-se em estimativas de mercado implícitas relativamente aos preços dos combustíveis, extraídas da base de dados Bloomberg. Uma vez que a calendarização da entrega das novas aeronaves já foi negociada com os fornecedores, o consumo de combustível dessas aeronaves é um dado objetivo e verificável, assim como a estimativa dos preços dos combustíveis; a Comissão considera, portanto, que as projeções dos custos de combustível são credíveis.
- (225) No que respeita às projeções dos custos de pessoal, a Comissão regista que o beneficiário já assinou acordos com todos os seus sindicatos, válidos até 2024 (os ditos «acordos de emergência») e aplicáveis a todos os seus trabalhadores. Os acordos de emergência preveem reduções salariais, o congelamento dos aumentos salariais automáticos e melhorias da produtividade. Além disso, o beneficiário já conseguiu uma redução de 1 200 ETC através da não renovação de contratos a termo certo e iniciou um processo no sentido de alcançar uma redução adicional de 2 000 ETC, através quer de medidas voluntárias, quer de despedimentos. O beneficiário começou igualmente a preparar a negociação de novas convenções coletivas de trabalho, que substituirão os acordos de emergência, e já obteve o compromisso de vários sindicatos com as metas de custos para 2025 inscritas no plano de reestruturação. No cômputo geral, tendo em conta que o beneficiário já realizou negociações sobre a maior parte dos pressupostos subjacentes às projeções dos custos de pessoal, a Comissão considera que essas projeções são credíveis.
- (226) A Comissão considera que os seguintes elementos também contribuem para a credibilidade das projeções financeiras. Em primeiro lugar, o beneficiário já identificou e começou a aplicar várias medidas com vista a reduzir outros custos para além dos custos de pessoal e combustível (considerando 35). Em segundo lugar, as projeções financeiras não incluem [...] milhões de euros (do total de [...] milhões de euros) de aumentos de receitas previstos pelo beneficiário (secção 2.4.1.4), um montante que gera uma reserva de segurança adicional. Em terceiro lugar, o plano de reestruturação centra-se na atividade de aviação e prevê a venda ou o encerramento de atividades não essenciais, como a M&E Brasil, que tem tido um histórico de acumulação de prejuízos e contribuído para as dificuldades do beneficiário (secção 2.4.1.1).
- (227) No sentido de apreciar a razoabilidade global das projeções financeiras do beneficiário, a Comissão comparou a margem EBIT prevista do beneficiário (ou seja, o EBIT dividido pelas receitas) em 2025 com a de uma amostra de pares para os quais estão disponíveis previsões de analistas do mercado bolsista referentes ao mesmo ano⁽⁶¹⁾. A margem média do EBIT nessa amostra é de 13,1%, enquanto a margem prevista do beneficiário é de [...]%. Por conseguinte, a Comissão considera que as projeções de rentabilidade do beneficiário em 2025 estão em conformidade com as dos seus pares médios, o que constitui um indício suplementar da credibilidade dos pressupostos subjacentes ao plano de reestruturação.

Apreciação do regresso à viabilidade do beneficiário

- (228) Após ter estabelecido a credibilidade dos pressupostos subjacentes às projeções financeiras, a Comissão apreciará agora se, com base nessas projeções, o beneficiário está em condições de restabelecer a sua viabilidade até ao final de 2025, ou seja, o termo do plano de reestruturação. Mais especificamente, a Comissão verificará se o beneficiário prevê, em 2025, gerar uma taxa de rentabilidade das suas operações suficiente e estar em condições de concorrer com base nos seus próprios méritos.

⁽⁶¹⁾ A amostra inclui: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean e Finnair, Ryanair, EasyJet e Wizz Air.

- (229) Relativamente à capacidade do beneficiário para gerar uma rentabilidade suficiente das suas operações em 2025, a abordagem habitualmente seguida consiste em comparar a rentabilidade do capital investido (RCI) ⁽⁶²⁾ em 2025 com o custo médio ponderado do capital (CMPC). Quando o primeiro valor é superior ao segundo, as operações da empresa podem gerar lucros suficientes para cobrir o seu custo de capital, o que indicia a viabilidade dessa empresa.
- (230) A RCI do beneficiário, cujo cálculo se baseia nas projeções financeiras que a Comissão reputou credíveis nos considerando 223-227, deverá ser de [...] % em 2025, de acordo com Portugal (considerando 48). Este valor corresponde ao rácio entre o EBIT antes de impostos e o capital investido em 2025. Contudo, dado que o teste de viabilidade consiste em comparar a RCI com o CMPC, que representa uma taxa de rentabilidade após impostos, a Comissão considera mais adequado calcular a RCI utilizando o EBIT após impostos. Além disso, no sentido de atenuar as flutuações anuais nas variáveis do balanço, a Comissão considera igualmente razoável utilizar a média do capital investido em 2024 e 2025, em vez do capital investido em 2025, como denominador da RCI em 2025. Com estas duas alterações, a Comissão obtém uma RCI de [...] %.
- (231) O valor de RCI de [...] % é superior ao CMPC do beneficiário de [...] %. Em conformidade com a metodologia normalizada, esse CMPC consiste numa média ponderada do custo do capital próprio do beneficiário ([...] %) e do custo da dívida ([...] %), com ponderações iguais ao objetivo do beneficiário em matéria de rácio dívida/dívida mais capitais próprios ([...] %). Essas componentes do CMPC são devidamente justificadas, baseando-se em dados do mercado e informações financeiras sobre os pares do beneficiário, extraídos da Capital IQ e da Reuters (nota de rodapé 61). Mais especificamente, o cálculo do custo do capital próprio pressupõe uma taxa sem risco de [...] %, muito superior aos atuais rendimentos negativos das obrigações soberanas alemãs a dez anos, um prémio de risco de mercado de 4,72% e um prémio de risco-país de 1,95%, ambos consentâneos com os valores de referência publicamente disponíveis ⁽⁶³⁾, e um beta de [...] ⁽⁶⁴⁾. Este beta é o beta de ações médio dos pares do beneficiário indicados na nota de rodapé 61, ajustado para refletir as diferenças nos rácios dívida/capitais próprios e nas taxas de tributação, em conformidade com a fórmula normalizada Hamada. O custo do capital próprio também inclui um pequeno prémio de risco de 1,75%, calculado pela Duff & Phelps. Por seu lado, o custo da dívida é uma média do rendimento atual da dívida pendente do beneficiário ([...] % antes de impostos, [...] % após impostos), o que constitui um pressuposto prudente, uma vez que se prevê que os rácios de endividamento e de solvabilidade do beneficiário melhorem ao longo do período de planeamento. Por conseguinte, a Comissão considera que o beneficiário estará em condições de restabelecer a sua viabilidade em 2025, com base na perspetiva razoável de que a sua RCI em 2025 será superior ao seu CMPC.
- (232) A Comissão observa igualmente que a RCI prevista em 2025 é superior à RCI mediana de 2019 ([...] %) das companhias aéreas equiparáveis enumeradas na nota de rodapé 61. Tal constitui outro indício do regresso à viabilidade do beneficiário, dado que, em 2019, essas companhias aéreas puderam concorrer no mercado com base nos seus próprios méritos.
- (233) O regresso à viabilidade do beneficiário é corroborado por uma abordagem alternativa: a comparação entre a rentabilidade do capital próprio (RCP) e o custo do capital próprio. Esta abordagem centra-se nos lucros obtidos pelos acionistas, ao invés da abordagem descrita no considerando 230, que depende dos lucros gerados pelas atividades da empresa. Do ponto de vista dos acionistas, uma empresa é viável quando gera uma RCP superior ao custo do capital próprio. A Comissão observa que é esse o caso do beneficiário em 2025, uma vez que a RCP prevista é de [...] % e o custo do capital próprio é de [...] %.
- (234) A fim de assegurar uma apreciação sólida do regresso à viabilidade, a Comissão teve em consideração uma abordagem alternativa para calcular o CMPC e o custo do capital próprio. Esta abordagem consiste em utilizar o rácio previsto dívida/capitais próprios do beneficiário em 2025 ([...]), em vez do rácio relativo aos pares (1.5), para ajustar o beta de ações dos pares para ter em conta as diferenças de alavancagem e calcular as ponderações da dívida e do capital próprio na fórmula do CMPC. Esse pressuposto resulta num aumento do custo do capital próprio de [...] % para [...] %, refletindo a maior alavancagem e, portanto, o nível de risco do capital próprio do beneficiário em comparação com os seus pares. Além disso, o CMPC varia entre [...] % e [...] %, devido aos efeitos de compensação de um custo do capital próprio mais elevado e de uma ponderação mais baixa do capital próprio na estrutura do capital do beneficiário. No cômputo geral, tendo em conta que a RCI (RCP) prevista em 2025 é de [...] % ([...]), a Comissão conclui que o resultado dos testes de regresso à viabilidade é positivo, inclusive no âmbito da abordagem alternativa para calcular o CMPC e o custo do capital próprio.

⁽⁶²⁾ A RCI no ano t é definida como o EBIT após impostos no ano t dividido pela média do capital investido no ano t e t-1.

⁽⁶³⁾ Prémio de risco de mercado e prémio de risco-país disponíveis na página do prof. Damodaran (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ O custo do capital próprio é calculado pela soma da taxa sem risco, do prémio de risco-país, do prémio de risco de pequena dimensão, do produto do beta e do prémio de risco de mercado.

- (235) Quanto à capacidade do beneficiário para concorrer com base nos seus próprios méritos no final de 2025, no termo do plano de reestruturação, a Comissão prevê que o beneficiário recupere o seu pleno acesso aos mercados de capitais sem cofinanciamento público até 2025, ou seja, três anos após o último apoio ao capital próprio. Esta previsão assenta nos fundamentos descritos a seguir. Em primeiro lugar, as projeções financeiras revelam um aumento do resultado líquido durante o período de planeamento, contribuindo para um nível de capital próprio positivo de [...] milhões de euros em 2025. Este valor é superior à posição de capital próprio da TAP Air Portugal de [...] milhões de euros em 2019, altura em que o beneficiário conseguiu obter um financiamento de longo prazo de [...] milhões de euros em condições de mercado (considerando 23) ⁽⁶⁵⁾. Em segundo lugar, o beneficiário prevê um rácio dívida líquida/EBITDA de [...]. Este rácio é [...] do que o limiar de 3,5, que constitui o limiar superior compatível com uma notação de grau de investimento e assegura, por conseguinte, um acesso mais fácil aos mercados de capitais, em conformidade com a prática do mercado. Por estes motivos, a Comissão considera que o beneficiário é capaz de concorrer com base nos seus próprios méritos, sem novos auxílios de emergência ou à reestruturação até 2025.
- (236) Como prova suplementar das condições do beneficiário para aceder aos mercados de capitais sem apoio estatal e, por conseguinte, concorrer com base nos seus próprios méritos no futuro, a Comissão observa auspiciosamente que o beneficiário já obteve [...] milhões de euros de contratos de locação de aeronaves e já negociou parcialmente um empréstimo não garantido pelo Estado com [...], que declarou estar muito confiante no suprimento positivo das futuras necessidades de financiamento até um montante de [...], caso seja necessário reforçar a liquidez. Estes dois elementos são já indicativos da capacidade do beneficiário para recuperar o seu pleno acesso aos mercados de capitais e representam um sinal de confiança do mercado no regresso à sua viabilidade logo que o auxílio à reestruturação seja posto em prática.
- (237) Além do cenário de base, Portugal apresentou uma análise de sensibilidade e contemplou vários cenários adversos (considerandos 52 e 53). A referida análise consiste numa atualização das projeções financeiras em relação ao plano notificado em junho de 2021, tendo em conta a melhoria das previsões relativas ao tráfego aéreo, assim como o aumento dos preços dos combustíveis e as expectativas de subida da inflação. Os cenários adversos baseiam-se no plano notificado em junho de 2021 e consistem numa simulação dos efeitos de um aumento dos preços dos combustíveis (aumento de [...]%), de rendimentos mais baixos (diminuição de [...]%) e de uma combinação destes fatores. A Comissão considera que as referidas análises de sensibilidade e cenários adversos são razoáveis, dado que simulam os efeitos de alterações adversas em elementos essenciais para a rentabilidade das companhias aéreas.
- (238) A Comissão observa que, apesar do seu impacto negativo na rentabilidade e na solvabilidade do beneficiário, estes cenários adversos não comprometem o regresso à viabilidade até 2025. No cenário com um preço do combustível [...]% mais alto e rendimentos [...]% mais baixos (considerando 52), o beneficiário geraria um EBIT positivo [...] e atingiria um EBIT de [...] milhões de euros [...], em vez de [...] milhões de euros. No cenário adverso com projeções financeiras atualizadas (considerando 53), a RCI em 2025 [...], enquanto a RCP baixa de [...]% para [...]%. Estes rácios continuam a indicar uma rentabilidade significativa e são superiores aos limiares de viabilidade, mesmo pressupondo a configuração mais prudente do CMPC ([...]%) e do custo do capital próprio ([...]%). Quanto às condições do beneficiário para aceder aos mercados de capitais e concorrer com base nos seus próprios méritos em 2025, conclui-se que não ficariam comprometidas, uma vez que a posição de capital próprio continuaria a ser positiva ([...] milhões de euros) e o rácio dívida líquida/EBITDA não excederia [...], atingindo o valor de [...].

Conclusão sobre a facilitação do desenvolvimento de atividades e regiões económicas

- (239) Em conclusão, a Comissão considera que o plano de reestruturação do beneficiário é realista, coerente e credível. Como tal, afigura-se adequado para restabelecer a viabilidade a longo prazo do beneficiário sem recorrer a novos auxílios estatais num prazo razoável. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação cumpre os requisitos previstos nos pontos 44, alíneas b) e c), e 46 das Orientações E&R, contribuindo assim para o desenvolvimento da atividade económica de prestação de serviços de transporte aéreo que ligam Portugal, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

6.4.2. Os efeitos positivos dos auxílios a favor das regiões económicas superam os efeitos negativos sobre as trocas comerciais e a concorrência

- (240) A fim de apreciar se o auxílio não afeta indevidamente a concorrência e as condições das trocas comerciais, é necessário analisar a sua necessidade, adequação e proporcionalidade e assegurar a transparência. Importa também analisar os efeitos do auxílio sobre a concorrência e as trocas comerciais e ponderar os seus efeitos positivos no desenvolvimento das atividades e regiões económicas que visa apoiar, bem como outros efeitos positivos, e os seus efeitos negativos sobre o mercado interno.

⁽⁶⁵⁾ Fonte: relatório anual da TAP Air Portugal relativo a 2019, página 53.

6.4.2.1. Necessidade

- (241) Nos termos do ponto 53 das Orientações E&R, os Estados-Membros que tencionarem conceder auxílios à reestruturação devem apresentar uma comparação com um cenário alternativo credível que não implique auxílios estatais, demonstrando que o desenvolvimento das atividades ou regiões económicas visadas pelo auxílio, tal como referido na secção 3.1.1 das Orientações E&R, não será alcançado, ou sê-lo-á em menor grau.
- (242) O objetivo do auxílio à reestruturação é evitar que a TAP SGPS cesse as suas atividades e, deste modo, prevenir uma situação de deficiência de mercado e dificuldades sociais que prejudicariam o desenvolvimento dos serviços de transporte aéreo que ligam Portugal. Este objetivo é alcançado através da execução do plano de reestruturação, financiado em parte pelo auxílio à reestruturação. O plano de reestruturação demonstra a necessidade de abordar tanto as questões de liquidez como de solvência do beneficiário para resolver os seus problemas financeiros. A curto prazo, a TAP SGPS não terá condições para assegurar a continuidade da prestação de serviços essenciais de transporte aéreo, cumprir obrigações financeiras ou ter acesso aos mercados financeiros. A longo prazo, tendo em conta o enorme volume de capital próprio negativo, de [...] mil milhões de euros, que se manterá durante um período prolongado, a TAP SGPS também não terá condições para cumprir as suas obrigações financeiras. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação é necessário para a boa execução do plano de reestruturação, que, por sua vez, se destina a facilitar o desenvolvimento dos serviços de transporte aéreo que ligam Portugal.

6.4.2.2. Adequação

- (243) Nos termos dos pontos 38, alínea c), e 54 das Orientações E&R, a Comissão não deve considerar os auxílios à reestruturação compatíveis com o mercado interno se existirem outras medidas que causem menores distorções e permitam alcançar o mesmo objetivo. Os auxílios à reestruturação devem ser remunerados de forma adequada e cumprir as condições estabelecidas no ponto 58 das Orientações E&R; neste sentido, os instrumentos escolhidos devem ser adequados para o problema de solvência ou de liquidez que visam resolver.
- (244) Os concorrentes contestaram a conclusão preliminar formulada pela Comissão na decisão de início do procedimento, segundo a qual o auxílio à reestruturação era adequado em termos de forma. A Ryanair alega que o auxílio não é adequado, visto que a decisão de início do procedimento não apresenta nem compara o auxílio com outras opções que impliquem ou não auxílios estatais. A EAA alega que a forma do auxílio, constituído essencialmente por uma injeção de capital, não é adequada e vai além do que é necessário, dado que uma garantia do Estado (sem quaisquer medidas de capital próprio) bastaria para facilitar o acesso aos mercados de capitais e, deste modo, restaurar a liquidez e a solvabilidade da TAP. A alegação da EAA não é sustentada por quaisquer elementos de prova, ao passo que a Ryanair não tem em conta a situação atual, evidenciada por um acesso insuficiente aos mercados de capitais para selecionar um investidor disposto e capaz de fornecer capitais próprios ou financiamento de longo prazo. Em contrapartida, as conversações que asseguram um financiamento imediato e condicional com [...] corroboram a incapacidade da TAP SGPS/TAP Air Portugal para, neste momento, obter capitais em grande escala ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Além disso, a Comissão considera que o auxílio à reestruturação de 2,55 mil milhões de euros a favor da TAP SGPS é adequado em termos de forma, pelos motivos a seguir indicados. Em primeiro lugar, a TAP SGPS era, em 2019, uma empresa em dificuldade com capital próprio negativo ([...] milhões de euros). Registou perdas de [...] mil milhões de euros em 2020 e prevê um resultado líquido positivo [...]. Na ausência do auxílio à reestruturação, o beneficiário não conseguiria constituir capital próprio suficiente para compensar os cerca de [...] mil milhões de euros [...], sem os quais a TAP SGPS ou a TAP Air Portugal seriam provavelmente incapazes de captar importantes fundos de dívida ou de investimento a longo prazo nos mercados de capitais. A este respeito, a Comissão observa igualmente que, para 2025, o beneficiário prevê uma posição de capital próprio de [...] milhões de euros, um valor que não se afigura excessivo em relação à dívida líquida prevista de [...] mil milhões de euros. Em segundo lugar, as projeções de liquidez mostram que, na ausência do auxílio à reestruturação, o beneficiário teria uma posição de tesouraria negativa de aproximadamente [...] mil milhões de euros em 2021, [...] mil milhões de euros em 2022 e [...] mil milhões de euros em 2023. Por estes dois motivos, a Comissão conclui que a dimensão e a forma do auxílio à reestruturação concedido essencialmente através de medidas de capital próprio são as mais adequadas para resolver os problemas de solvência e liquidez da TAP SGPS.
- (246) No que toca à remuneração do auxílio estatal, a Comissão observa que o Estado português, pela estrutura da sua intervenção, passará a deter 100% do capital social da TAP Air Portugal. A Comissão considera que o valor desse capital social, que Portugal pode realizar através de uma venda, constitui a remuneração do auxílio estatal. Para quantificar essa remuneração, a Comissão procedeu a uma avaliação do capital próprio da TAP Air Portugal (considerando 229) com base nas projeções financeiras do plano de reestruturação notificado e de acordo com metodologias de avaliação normalizadas, ou seja, o método dos fluxos de caixa atualizados e dos múltiplos.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) Para proceder à estimativa do valor do capital próprio da TAP Air Portugal, a Comissão começou por estimar o valor total da empresa. Para o efeito, descontou os fluxos de caixa disponíveis para a empresa (FCLE) durante o período de planeamento, bem como o valor final, utilizando o CMPC referido no considerando 230 como taxa de desconto. A Comissão aplicou duas abordagens para calcular o valor final. A primeira é a abordagem de crescimento de Gordon, que pressupõe uma taxa de crescimento constante dos fluxos de caixa disponíveis da empresa, a partir do último ano do plano e a título perpétuo. A segunda é o método dos múltiplos, que determina que o valor de uma sociedade corresponde a um múltiplo dos seus lucros. A Comissão atribuiu ao EBITDA a função de métrica dos lucros aplicável, em conformidade com a prática do mercado, e extraiu o valor de empresa (prospetivo) para o múltiplo EBITDA de companhias aéreas homólogas (nota de rodapé 61). Após a estimativa do valor total de empresa da TAP Air Portugal, a Comissão calcula o respetivo valor de capital próprio subtraindo a dívida líquida.
- (248) As estimativas da Comissão revelam um crescimento do valor do capital próprio da TAP Air Portugal ao longo do período de planeamento, que sube de [...] EUR – [...] milhões de euros em 2022 para [...] milhões de euros em 2025 ⁽⁶⁷⁾. A Comissão considera que, a partir de hoje, se trata de uma previsão razoável da remuneração que Portugal poderia auferir com o auxílio estatal através da venda da sua participação à TAP Air Portugal.
- (249) Assim, infere-se que o auxílio à reestruturação é adequado e suficientemente remunerado.

6.4.2.3. Proporcionalidade do auxílio: contribuição própria e repartição de encargos

- (250) Nos termos do ponto 38, alínea e), das Orientações E&R, o auxílio não deve exceder o mínimo necessário para atingir o objetivo do auxílio à reestruturação. O montante e intensidade do auxílio à reestruturação devem limitar-se ao mínimo estritamente necessário para permitir proceder à reestruturação em função dos recursos financeiros do beneficiário, dos seus acionistas ou do grupo empresarial de que faz parte (ponto 61 das Orientações E&R). Deve garantir-se, em especial, um nível suficiente de contribuição própria para os custos da reestruturação e, quando o apoio estatal for concedido sob uma forma que reforce a posição de capital próprio do beneficiário, a repartição de encargos. A apreciação desses requisitos terá em conta os auxílios de emergência concedidos anteriormente.
- (251) A contribuição própria do beneficiário para o plano de reestruturação deve ser real e efetiva e deve, em princípio, ser comparável ao auxílio concedido em termos de efeitos sobre a solvência ou a situação de liquidez do beneficiário. Em conformidade com o ponto 63 das Orientações E&R, é necessário que a Comissão aprecie se as várias fontes de contribuição própria são efetivas e isentas de auxílios. De acordo com o ponto 64 das Orientações E&R, a Comissão considera, regra geral, que a contribuição própria é adequada se o seu montante for superior a 50% dos custos de reestruturação.
- (252) A Comissão tem de verificar se as várias fontes de financiamento do plano, descritas nos considerandos 43 a 45, são isentas de auxílio e reais, ou seja, se é dado suficientemente adquirido que se materializem durante a execução do plano de reestruturação, excluindo os lucros futuros previstos. As contribuições do Estado, na sua qualidade de acionista da TAP SGPS e da TAP Air Portugal, não são isentas de auxílio e não podem ser tidas em conta na apreciação.
- (253) O pagamento de indemnizações associadas à reestruturação do quadro de pessoal, num montante de [...] milhões de euros, dos quais [...] milhões de euros já foram pagos em 2021 [considerando 43, alínea a)], diz respeito a custos pertinentes para a redução dos postos de trabalho prevista no plano de reestruturação. Estes custos são imediatos, uma vez que a TAP Air Portugal já resolveu os contratos de trabalho no âmbito das medidas de redimensionamento e reestruturação do quadro de pessoal aplicadas desde abril de 2020, e marginais em relação às receitas já realizadas até dezembro de 2021. Segundo os dados comunicados por Portugal, o montante global das indemnizações por resolução de contratos de trabalho em consequência da reestruturação equivale a [...] milhões de euros, dos quais os valores referidos são pagos diretamente pela TAP Air Portugal com os fluxos de caixa operacionais, enquanto [...] milhões de euros serão efetivamente financiados pelo Estado com recursos provenientes do empréstimo de auxílio de emergência. Por conseguinte, a parte de indemnizações associadas à reestruturação do quadro de pessoal que não é financiada através do auxílio estatal, de capitais próprios ou do empréstimo garantido pelo Estado pode ser considerada como a contribuição própria do beneficiário para estes custos e pode ser considerada real, ou seja, efetiva, na aceção do ponto 63 das Orientações E&R.

⁽⁶⁷⁾ Para calcular o valor final aplicando o modelo de crescimento de Gordon, a Comissão pressupõe uma taxa de crescimento de 1,5%, um investimento perpétuo igual à depreciação em 2025, um EBIT perpétuo igual ao EBIT em 2025 e nenhuma variação no fundo de maneiço líquido. Relativamente ao método dos múltiplos, a Comissão extraiu um valor mediano de empresa para um rácio EBITDA (prospetivo) de 4.16 utilizando dados sobre as companhias aéreas homólogas do beneficiário provenientes da Capital IQ. O caráter prospetivo refere-se à previsão analítica do mercado bolsista relativa ao EBITDA em 2025.

- (254) Do mesmo modo, o pagamento de imprevistos associados à alienação [...] [...] milhões de euros [considerando 43, alínea f)], refere-se a imprevistos (nomeadamente, [...] % [...], [...] % [...] % [...]), que, no contexto da alienação através da venda deste ativo, serão pagos pela TAP SGPS e não serão transferidos para o comprador. Trata-se de um montante de exposição predefinido que o beneficiário assumirá a partir dos seus recursos próprios, num montante acessível em função das suas receitas imediatas – e muito mais significativas – em 2022, provenientes das suas receitas e não de auxílios estatais. Por conseguinte, a Comissão considera que podem igualmente ser incluídas como contribuição própria e que são reais e efetivas, tendo em conta o compromisso de alienação deste ativo no decurso de 2022, estabelecido no plano de reestruturação (considerando 29).
- (255) No que se refere às contribuições de terceiros ou medidas de eficiência dos custos num montante total de [...] milhões de euros (considerando 43), a Comissão sublinha que as reduções de custos permanentes suportadas ou tornadas possíveis por fornecedores ou clientes externos junto do beneficiário podem constituir fontes reais e efetivas de contribuição própria, desde que resultem de acordos vinculativos e sejam eficazes e não reversíveis. Mais particularmente, as reduções de custos suportadas pelas partes interessadas em relação a este tipo de economias de custos devem ser eficazes, duradouras e não reversíveis para constituírem uma fonte real e efetiva de contribuição própria⁽⁶⁸⁾. A Comissão já considerou que as reduções das responsabilidades contratuais definidas nos acordos renegociados com fornecedores e locadores constituem fontes reais de contribuição própria: em comparação com as condições dos acordos iniciais, libertam recursos disponíveis para financiar os custos de reestruturação que, de outra forma, teriam de ser utilizados para reembolsar os créditos associados⁽⁶⁹⁾. O mesmo se aplica aos fornecedores e compradores que se comprometem firmemente ou alteram as condições dos seus contratos para libertar recursos do beneficiário⁽⁷⁰⁾.
- (256) Tendo em conta que os mais de [...] contratos renegociados pela TAP Air Portugal são regidos por atos juridicamente vinculativos, dos quais [...] milhões de euros correspondem a contratos já executados e [...] milhões de euros correspondem a contratos já celebrados, estas medidas de reestruturação operacional podem ser consideradas contribuições reais e efetivas. Com efeito, essas medidas partilham os encargos financeiros dos custos de reestruturação da TAP SGPS com fornecedores que, de outra forma, teriam direito a créditos mais elevados sobre os seus resultados de exploração positivos.
- (257) De igual modo, as contribuições relacionadas com a supressão progressiva de ativos e renegociações com os fabricantes originais dos equipamentos (nomeadamente [...]), num valor de até [...] milhões de euros [considerando 43, alínea d)], representam o produto da venda de ativos, nomeadamente [...] ([...]), [...]. Com efeito, uma vez que representam receitas de tesouraria e contribuições a partir de recursos próprios do beneficiário e provenientes dos compradores de equipamento ou de ativos, estas medidas podem ser consideradas recursos reais que contribuem para a reestruturação. Além disso, essas contribuições podem ser consideradas efetivas, dado que já são executadas no âmbito de contratos assinados com as contrapartes do beneficiário. O mesmo raciocínio é aplicável ao financiamento obtido para a locação de novas aeronaves, num valor de até [...] milhões de euros [considerando 43, alínea c)], à luz dos elementos de prova fornecidos por Portugal quanto aos compromissos de financiamento relativos a nove caudas e dois motores, assinados no âmbito do plano de reestruturação.
- (258) No que diz respeito às garantias parciais do Estado concedidas no âmbito de uma operação de reestruturação, a Comissão considerou que a parte remanescente dos riscos assumida pelos intervenientes no mercado constitui uma contribuição válida e real para os custos de reestruturação⁽⁷¹⁾. Como tal, a parte ([...]%) do financiamento de [...] milhões de euros não garantida pelo Estado, ou seja, [...] milhões de euros [considerando 43, alínea e)], pode ser considerada uma contribuição real e efetiva de um mutuante no mercado para os custos de reestruturação. Do mesmo modo, o novo financiamento negociado com uma instituição financeira privada ([...]), num montante de até [...] milhões de euros, constitui uma contribuição real e efetiva, que pode ser executada a partir de [...], estando subordinada a necessidades de liquidez superiores aos fluxos de caixa operacionais [considerando 43, alínea e)].

⁽⁶⁸⁾ Decisão da Comissão, de 30 de abril de 2021, nos processos SA.58101 (2020/C) e SA.62043 (2021/N) – Portugal – Auxílio de emergência e auxílio à reestruturação a favor do grupo SATA (JO C 223 de 11.6.2021, p. 37), considerando 72; Decisão da Comissão, de 26 de julho de 2021 no processo SA.63203 (2021/N) – Alemanha – Auxílio à reestruturação a favor da Condor (ainda não publicada), considerando 132, alínea c); Decisão da Comissão, de 12 de maio de 2016, no processo SA.40419 (2015/NN) – Auxílio à reestruturação a favor da Polzela (JO C 258 de 15.7.2016, p. 3), considerando 119.

⁽⁶⁹⁾ Decisão da Comissão, de 8 de junho de 2015, relativa ao auxílio estatal SA.37792 (2014/C) (ex-2013/N) que a Eslovénia tenciona conceder ao Grupo Cimos (JO L 59 de 4.3.2016, p. 168), considerando 80.

⁽⁷⁰⁾ Decisão da Comissão, de 20 de agosto de 2018, no processo SA.51408 (2018/N) – Aid to Terramass B.V. (JO C 406 de 19.11.2018, p. 10), considerando 22 e 71.

⁽⁷¹⁾ Decisão da Comissão, de 27 de agosto de 2021, no processo SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (JO C 450 de 5.11.2021, p. 2), considerando 18 e 71.

- (259) No caso das obrigações e dos empréstimos sindicados num montante total de [...] EUR, referidos no considerando 43, alínea g), os diferimentos têm como vantagem o adiamento de pagamentos que eram devidos e que, de outro modo, seriam exigíveis. Quanto às operações de reestruturação acordadas, com diferimentos da dívida que mantêm a obrigação de reembolso do montante de capital devido, a Comissão considera que, ao contrário da alegação inicial das autoridades portuguesas, a contribuição para os custos de reestruturação é inferior ao montante nominal diferido e corresponde ao valor atual líquido do reescalonamento dos pagamentos acordado ⁽⁷²⁾. Os diferimentos implicam um montante total de [...] milhões de euros de contribuição real. Este montante foi apurado calculando a diferença do valor atual líquido entre o reembolso à data de vencimento e o reembolso imediato em aplicação das convenções objeto de renúncia, atualizado à taxa de juro de mercado ([...]) [...]: [...] milhões de euros [...], [...] milhões de euros [...], [...] milhões de euros [...].
- (260) Tendo em conta o exposto, o montante total que pode ser considerado uma contribuição real e efetiva do beneficiário é de [...] milhões de euros, o que equivale a [...] % dos custos de reestruturação. Deste montante, [...] milhões de euros provêm de um novo financiamento em condições de mercado provenientes do produto da venda de [...], de uma locação financeira que abrange [...] aeronaves e motores e de um novo financiamento obtido junto [...] (considerando 43). Estes montantes poderão aumentar durante a vigência do plano de reestruturação com as receitas de [...], mas cujo montante não pode ser estimado e determinado com grau de certeza suficiente para ser considerado uma contribuição própria efetiva do beneficiário para os custos de reestruturação.
- (261) Em conformidade com o ponto 64 das Orientações E&R, a Comissão só pode aceitar uma contribuição inferior a 50% dos custos de reestruturação em circunstâncias excecionais e nos casos de especial dificuldade, se o montante dessa contribuição se mantiver significativo.
- (262) Nas atuais circunstâncias na sequência da pandemia de COVID-19, a Comissão considera que pode justificar-se, em função do caso em apreço, que as contribuições próprias permaneçam abaixo do limiar de 50% dos custos de reestruturação, desde que continuem a ser significativas e incluam novos financiamentos em condições de mercado ⁽⁷³⁾. A título indicativo de um nível que a Comissão consideraria adequado no caso em apreço, na sua prática decisória, a Comissão considerou que uma contribuição própria correspondente a 24% dos custos de reestruturação pode ser significativa e que, portanto, o respetivo auxílio à reestruturação no valor de 76% dos custos de reestruturação pode ser proporcionado ⁽⁷⁴⁾.
- (263) A Comissão considera que Portugal demonstrou a existência de circunstâncias excecionais. Concretamente, a Comissão reconhece que a pandemia de COVID-19 e as medidas tomadas para a conter deram origem a circunstâncias excecionais para o beneficiário, no contexto de uma perturbação grave da economia, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, com impacto imediato nos setores da mobilidade e do transporte aéreo e na sua capacidade para obter financiamento no mercado. Uma vez que a contribuição própria ascende a [...] % dos custos de reestruturação e que metade é concedida a título de novo financiamento, a Comissão conclui que, no caso em apreço, é aceitável um montante de contribuição inferior a 50%.
- (264) Nos termos dos pontos 65 a 67 das Orientações E&R, um apoio estatal concedido sob uma forma que reforce a posição de capital próprio do beneficiário pode levar a que os acionistas e os credores subordinados fiquem protegidos contra as consequências da sua escolha de investir no beneficiário, criando assim um risco moral e minando a disciplina do mercado. Consequentemente, os auxílios destinados a cobrir as perdas devem ser concedidos apenas em condições que impliquem uma repartição de encargos adequada por parte dos investidores existentes e a intervenção do Estado deve ocorrer após as perdas terem sido plenamente contabilizadas e atribuídas aos acionistas e detentores de dívida subordinada existentes. A repartição adequada de encargos significa também que todos os auxílios estatais que reforcem a posição de capital próprio do beneficiário devem ser concedidos em condições que assegurem ao Estado uma parte razoável de futuras mais-valias do beneficiário, atendendo ao montante de fundos próprios injetados pelo Estado em comparação com os fundos próprios remanescentes da empresa após contabilização das perdas.

⁽⁷²⁾ Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.38324 (2014/N) – Espanha – Auxílio à reestruturação a favor da Alestis (JO C 418 de 21.11.2014, p. 6), considerando 82.

⁽⁷³⁾ Quadro Temporário, com a última redação que lhe foi dada, pontos 3 e 14-A.

⁽⁷⁴⁾ Decisão da Comissão, de 24 de abril de 2007, relativa à medida de auxílio executada pela Bélgica a favor da Inter Ferry Boats [C 46/05 (ex-NN 9/04 e ex-N 55/05)] (JO L 225 de 27.8.2009, p. 1), considerando 348-350. Nesse caso, a Comissão aplicou as Orientações E&R de 1999, no âmbito das quais a contribuição própria tinha de ser significativa, não estando especificado um limiar mínimo de aplicação, que as Orientações E&R de 2004 fixaram em 50%.

- (265) A este respeito, embora o auxílio à reestruturação consista maioritariamente em injeções ou na conversão de instrumentos de dívida em capital próprio, o Estado português exerceu um controlo conjunto sobre o beneficiário enquanto acionista antes da concessão do auxílio de emergência, detendo agora uma participação de controlo tanto no beneficiário como na TAP Air Portugal (considerandos 8 a 12). Significa isto que o Estado português esteve intimamente ligado às opções estratégicas e financeiras, descritas nos considerandos 19 a 22, que levaram o beneficiário a tornar-se uma empresa em dificuldade. Como tal, a fim de evitar o risco moral através de uma repartição adequada dos encargos, cumpre assinalar que a intervenção do Estado enquanto prestador do auxílio à reestruturação é realizada em resposta a uma situação de desequilíbrios financeiros e perdas à qual o Estado esteve ligado enquanto acionista com controlo conjunto do beneficiário. Tal como indica Portugal, a TAP SGPS irá [...] (considerando 45).
- (266) Deste modo, os encargos da reestruturação serão adequadamente repartidos pelos acionistas existentes do beneficiário, incluindo o Estado português, uma vez que, na prática, o valor das suas atuais participações ficará reduzido a zero na absorção das perdas. Além disso, a TAP SGPS procederá à alienação gradual das suas filiais operacionais Cateringpor, Groundforce e M&E Brasil, ficando esvaziada de atividades comerciais. Consequentemente, o auxílio à reestruturação sob a forma de fundos próprios do Estado será concedido em condições que assegurem ao Estado todas as futuras mais-valias do beneficiário, em comparação com os fundos próprios remanescentes, observando assim a condição de repartição adequada dos encargos dos acionistas existentes estabelecida no ponto 67 das Orientações E&R.
- (267) Efetivamente, as instituições financeiras e os investidores titulares de obrigações que são credores do beneficiário e/ou das suas filiais e mencionados nos considerandos 67, alínea a), e 43, alínea g), detêm dívida privilegiada que não está subordinada ao pagamento de outra dívida financeira, mas sim aos acionistas em caso de insolvência ou liquidação, nem à absorção das perdas. Apesar de as Orientações E&R não exigirem a repartição com os credores privilegiados dos encargos de uma operação de reestruturação, no caso em apreço, os detentores de obrigações e as instituições financeiras contribuem, de facto, para cobrir os custos de reestruturação do beneficiário (considerando 259).
- (268) Além disso, no que respeita aos detentores de obrigações, e com vista a evitar o risco moral, convém sublinhar que as emissões de obrigações do beneficiário foram realizadas em junho e dezembro de 2019 (considerando 23), datas relativamente próximas da pandemia. Por conseguinte, estes investidores ou mutuantes não financiaram nem incentivaram de outra forma a tomada de riscos excessivos, nem uma expansão ou comportamento comercial que tenha contribuído para as dificuldades do beneficiário. Deste modo, a repartição de encargos assegurada pelos acionistas existentes do beneficiário é adequada e suficiente.
- (269) A Comissão conclui, por conseguinte, que o auxílio à reestruturação é proporcionado e implica uma repartição adequada dos encargos.

6.4.2.4. Efeitos negativos

- (270) Em conformidade com o ponto 38, alínea f), das Orientações E&R, quando é concedido um auxílio à reestruturação, devem ser tomadas medidas, preferencialmente estruturais, para limitar as distorções da concorrência, sob a forma de alienações de atividades autónomas que favoreçam a expansão de concorrentes de pequena dimensão ou a atividade transfronteiriça. Além disso, a fim de reduzir os efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais, os beneficiários de auxílios de emergência ou à reestruturação também não podem, em princípio, ter recebido auxílios semelhantes nos últimos dez anos. Caso contrário, a recorrência de planos de emergência ou de reestruturação levanta dúvidas sobre a capacidade do beneficiário de contribuir para a produtividade agregada e, por conseguinte, para o desenvolvimento das atividades económicas ou das regiões em causa, enquanto os concorrentes mais eficientes no mercado interno são confrontados com a concorrência subvencionada de uma empresa que, de outro modo, desapareceria do mercado e o deixaria livre para crescer e absorver novos operadores.

6.4.2.5. Princípio do «auxílio único»

- (271) Ao abrigo dos pontos 70 e 71 das Orientações E&R, os auxílios podem ser concedidos a empresas em dificuldade em relação a uma única operação de emergência ou reestruturação. Por conseguinte, se tiverem decorrido menos de dez anos desde uma anterior concessão ao beneficiário de um auxílio de emergência, auxílio à reestruturação ou apoio temporário à reestruturação, incluindo quaisquer auxílios concedidos antes da entrada em vigor das Orientações E&R e eventuais auxílios não notificados, a Comissão não autorizará a concessão de outros auxílios (princípio do «auxílio único»).

- (272) Além da declaração de Portugal nesse sentido, a verificação dos registos da Comissão mostra que, nos últimos dez anos, nenhuma das empresas que fazem parte da unidade económica beneficiária (incluindo a TAP SGPS, a sua atual empresa cofilial, TAP Air Portugal, e todas as filiais por estas controladas) beneficiou de qualquer outro auxílio de emergência, auxílio à reestruturação ou apoio temporário à reestruturação. O auxílio de emergência de 1,2 mil milhões de euros aprovado pela decisão da Comissão de 16 de julho de 2021 faz parte da operação de reestruturação única apoiada pelo auxílio à reestruturação, em conformidade com o ponto 72, alínea a), das Orientações E&R.
- (273) Em abril e dezembro de 2021, a Comissão não levantou objeções à concessão à TAP Air Portugal de uma indemnização por danos, nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE (nota de rodapé 14). No entanto, tal como referido no ponto 15 do Quadro Temporário, o princípio do «auxílio único» estabelecido nas Orientações E&R não abrange os auxílios que a Comissão declara compatíveis ao abrigo do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, uma vez que este último tipo de auxílio não é um «auxílio de emergência, auxílio à reestruturação ou apoio temporário à reestruturação» na aceção do ponto 71 das Orientações E&R.

6.4.2.6. Medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência

- (274) Tal como explicam os pontos 87 a 93 das Orientações E&R, a definição das medidas em matéria de concorrência deve ser proporcional aos efeitos de distorção do auxílio e, particularmente: i) à dimensão e natureza do auxílio e às condições e circunstâncias em que é concedido, ii) à dimensão e importância relativa do beneficiário no mercado e às características do mercado em causa e iii) à medida em que subsistem as preocupações ligadas ao risco moral após a aplicação da contribuição própria e das medidas de repartição de encargos.
- (275) As medidas estruturais podem incluir a alienação de ativos, a redução da capacidade ou a presença no mercado. Devem favorecer a entrada de novos concorrentes, a expansão de concorrentes de pequena dimensão existentes ou a atividade transfronteiriça, tendo em consideração o mercado ou os mercados em que o beneficiário terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação, designadamente naqueles em que existe capacidade excedentária. As medidas comportamentais devem assegurar que o auxílio financia apenas o restabelecimento da viabilidade a longo prazo.
- (276) Conforme descrito pormenorizadamente nos considerandos 75 a 98, Portugal compromete-se a que a TAP SGPS adote as seguintes medidas durante o período de reestruturação, a fim de limitar a distorção da concorrência causada pelo auxílio:
- a) alienação das participações detidas pela TAP SGPS em atividades não essenciais, ou seja, serviços de assistência em escala (Groundforce), manutenção (M&E Brasil) e restauração (Cateringpor);
 - b) aplicação de um limite máximo à frota de aeronaves, que não pode exceder [90-100] aeronaves;
 - c) transferência de até 18 faixas horárias diárias para um concorrente efetivo ou potencial no aeroporto de Lisboa;
 - d) proibição de aquisição; e
 - e) proibição de publicidade.
- i) apreciação da alienação de atividades não essenciais
- (277) A Comissão observa que a Groundforce e a Cateringpor foram empresas lucrativas e viáveis até 2019. As dificuldades que essas empresas enfrentam atualmente devem-se unicamente à crise da COVID-19, que afetou negativamente o setor da aviação em geral. Além disso, a Comissão regista com agrado a estimativa de [...] milhões de euros do valor da participação da TAP SGPS na [...], bem como o interesse dos potenciais investidores na aquisição de [...]. Esse interesse dos investidores indicia que a venda da [...] enquanto empresa em atividade, seguida da sua reestruturação e regresso à viabilidade ao mesmo tempo que o mercado da aviação recupera, é um cenário realista. Pelos motivos expostos, a Comissão conclui que a alienação das participações da TAP SGPS na Cateringpor e na Groundforce cumpre os requisitos do ponto 80 das Orientações E&R, uma vez que estas duas empresas, confrontadas atualmente com dificuldades financeiras devido à crise provocada pela COVID-19 no setor da aviação, poderão concorrer efetivamente a longo prazo, se exploradas por um adquirente adequado capaz de as reestruturar e de restabelecer a sua viabilidade a longo prazo.

(278) A Comissão considera igualmente que a alienação das participações da TAP SGPS na Cateringpor e na Groundforce é uma medida que limita as distorções da concorrência. O motivo que subjaz a esta apreciação é o facto de ambas as empresas estarem verticalmente integradas no grupo TAP SGPS e de representarem o seu principal prestador de serviços de restauração e de assistência em escala. Por conseguinte, a alienação da Cateringpor e da Groundforce permitirá a outras empresas que não a TAP SGPS concorrer nos respetivos mercados e satisfazer a grande procura de serviços da TAP SGPS. Neste sentido, as referidas alienações constituem medidas válidas que atenuam as distorções da concorrência.

(279) Em contrapartida, a Comissão não considera que a alienação da M&E Brasil seja uma medida que limita as distorções da concorrência, dado tratar-se de uma empresa historicamente deficitária e cujas dificuldades são anteriores à crise da COVID-19 (considerando 77). Como tal, a alienação desta empresa constitui antes uma medida destinada a restabelecer a viabilidade a longo prazo, em conformidade com o ponto 78 das Orientações E&R.

ii) apreciação do limite máximo da frota de aeronaves

(280) Uma das medidas destinadas a reduzir a presença no mercado ou a capacidade é a aplicação de um limite máximo da dimensão da frota de [90-100] aeronaves até 2025. Este limite máximo representa uma diminuição de [...] aeronaves em relação à dimensão da frota da TAP Air Portugal em 2019. Portugal demonstra que o limite máximo restringe eficazmente a presença no mercado da TAP Air Portugal, que não disporá de um número suficiente de aeronaves para satisfazer plenamente a procura de tráfego em 2025, tendo em conta as previsões de outubro de 2021 da IATA ⁽⁷⁵⁾ no cenário de base. Consequentemente, o beneficiário terá uma presença reduzida no mercado, não só em comparação com a frota de aeronaves antes da reestruturação, mas também em relação à sua provável posição de mercado no final do período de reestruturação. Além do mais, esta redução da frota de aeronaves é consentânea com as medidas em matéria de concorrência que a Comissão considerou adequadas em processos de reestruturação de companhias aéreas ⁽⁷⁶⁾.

(281) Tendo em conta a dimensão e a duração da redução da frota e as consequentes limitações para as operações do beneficiário, a Comissão considera que o limite máximo da dimensão da frota de [90-100] aeronaves é uma medida válida para reduzir a capacidade e a presença no mercado.

iii) apreciação do compromisso de transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa

(282) Tal como referido no ponto 78 das Orientações E&R, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência devem decorrer, em especial, no mercado ou mercados onde a empresa terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação. Considerando que a TAP Air Portugal tem atualmente e manterá uma posição de mercado significativa no aeroporto de Lisboa após a reestruturação (ver considerando 32), Portugal propôs uma medida estrutural específica para limitar as distorções da concorrência inerentes ao auxílio sobre os serviços de transporte aéreo de passageiros com origem e destino no aeroporto de Lisboa.

Âmbito do compromisso de transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa

(283) Nos termos do ponto 80 das Orientações E&R, em princípio, as medidas estruturais destinadas a limitar as distorções da concorrência devem assumir a forma de alienações numa base de continuidade de atividades de empresas autónomas e viáveis que, se exploradas por um adquirente adequado, podem concorrer eficazmente a longo prazo.

(284) Em 3 de dezembro de 2021, Portugal propôs um compromisso estrutural, no âmbito do qual a TAP Air Portugal transferiria para um beneficiário da medida corretiva até 18 faixas horárias diárias no aeroporto de Lisboa, com base no artigo 8.º-B do Regulamento Faixas Horárias. O beneficiário da medida será aprovado no seguimento de um convite à apresentação de propostas publicado pelo mandatário responsável pelo acompanhamento.

⁽⁷⁵⁾ Ver nota de rodapé 34.

⁽⁷⁶⁾ Decisão da Comissão, de 7 de março de 2007, no processo SA.20100 (C10/2006, ex-N555/2005) Reestruturação da Cyprus Airways (JO L 49 de 22.2.2008, p. 25), considerando 129 a 133; Decisão da Comissão, de 19 de setembro de 2012, relativa ao Auxílio estatal SA.30908 (2011/C, ex-N 176/2010) executado pela República Checa a favor da České aerolinie, a.s. (JO L 92 de 3.4.2013, p. 16), considerando 139; Decisão da Comissão, de 27 de junho de 2012, no processo SA33015 (2012/C, ex-2011/N) Air Malta plc. (JO L 301 de 30.10.2012, p. 29), considerando 130; Decisão da Comissão, de 26 de julho de 2021 no processo SA.63203 (2021/N) – Alemanha – Auxílio à reestruturação a favor da Condor (ainda não publicada), considerando 145; Decisão da Comissão, de 11 de dezembro de 2020, no processo SA.58463 (2020/N) – Auxílio à reestruturação a favor da Corsair (JO C 41 de 5.2.2021, p. 8), considerando 5, 34, 88, alínea b), e 93.

- (285) A principal finalidade do compromisso estrutural no aeroporto de Lisboa é assegurar que a TAP Air Portugal transfira as faixas horárias (direitos) necessárias para o estabelecimento ou a expansão, por parte de um concorrente, de uma base operacional no aeroporto congestionado onde a TAP Air Portugal tem uma posição de mercado significativa (aeroporto de Lisboa), bem como criar condições para, a longo prazo, manter uma concorrência efetiva nesse aeroporto ⁽⁷⁷⁾. Tal como descrito em maior pormenor abaixo, a Comissão considera que essa finalidade é atingida, dado que o compromisso estrutural combina: i) um volume significativo de faixas horárias (ou seja, até 18 faixas horárias diárias), apesar de, normalmente, não estar disponível um volume de faixas horárias dessa ordem de grandeza para a entrada ou expansão de operadores no aeroporto de Lisboa, nomeadamente nas horas de ponta ou semanas de picos de tráfego ⁽⁷⁸⁾ e ii) condições adequadas para a transferência de faixas horárias para um beneficiário da medida corretiva (ou seja, transferência gratuita e incondicional).
- (286) De acordo com a exposição de motivos constante da proposta da Comissão de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da União Europeia ⁽⁷⁹⁾, «um concorrente poderoso que pretenda começar a operar num dado aeroporto terá de constituir uma carteira viável de faixas horárias para poder concorrer realmente com a transportadora dominante nesse aeroporto (normalmente, a transportadora “nacional”).»
- (287) A falta de acesso às faixas horárias constitui um obstáculo significativo à entrada ou expansão de operadores nos aeroportos mais movimentados da Europa ⁽⁸⁰⁾. Por força do Regulamento Faixas Horárias, as faixas horárias são essenciais para as operações das companhias aéreas, uma vez que apenas as transportadoras aéreas com faixas horárias à sua disposição têm o direito de aceder aos serviços de infraestruturas aeroportuárias prestados pelos gestores aeroportuários dos aeroportos coordenados e, conseqüentemente, de explorar rotas com origem ou destino nesses aeroportos. Nos termos do Regulamento Faixas Horárias, as faixas horárias só podem ser trocadas ou transferidas entre companhias aéreas em determinadas circunstâncias especificadas, sob reserva de confirmação expressa do coordenador das faixas horárias nos termos do Regulamento Faixas Horárias.
- (288) O compromisso relativo à transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa elimina, pois, o principal obstáculo à entrada e expansão dos concorrentes da TAP Air Portugal nesse aeroporto altamente congestionado. Os dados recolhidos junto do coordenador português de faixas horárias (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) demonstra que os pedidos de faixas horárias no aeroporto de Lisboa excedem a capacidade disponível ⁽⁸¹⁾ e que não é possível atender aos pedidos de faixas horárias adicionais necessárias para aumentar substancialmente as operações no aeroporto de Lisboa através dos trâmites normais do procedimento geral de atribuição de faixas horárias, devido a uma reserva insuficiente de faixas horárias não utilizadas e à atribuição fragmentada da reserva de faixas horárias, o que torna improvável o aparecimento de um concorrente forte.
- (289) A Comissão considera que um compromisso no sentido de a TAP Air Portugal transferir faixas horárias no aeroporto congestionado onde tem uma posição de mercado significativa, a fim de permitir aos concorrentes o estabelecimento ou a expansão de uma base, é a medida de concorrência mais eficaz para minimizar as distorções da concorrência. Além disso, atendendo, por exemplo, à crise no setor da aviação, que poderá levar a que os demais ativos necessários para explorar as faixas horárias transferidas (por exemplo, aeronaves) fiquem disponíveis no mercado em condições atrativas durante todo o período de aplicação dos compromissos, a ênfase dada às faixas horárias no âmbito do pacote que a TAP Air Portugal deverá disponibilizar não afeta a sua viabilidade nem competitividade ⁽⁸²⁾.
- (290) Além disso, uma vez que o estabelecimento ou a expansão de uma base por parte de uma transportadora concorrente implica alterações estruturais no panorama concorrencial do aeroporto de Lisboa, a Comissão reconhece a natureza estrutural do compromisso apresentado por Portugal.

⁽⁷⁷⁾ A Comissão verifica que existe uma escassez de posições de estacionamento de aeronaves no aeroporto de Lisboa, dando origem a uma regra local (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). Em 1 de dezembro de 2021, as autoridades portuguesas confirmaram ter sido informadas pelo gestor do aeroporto de Lisboa de que o acesso à infraestrutura aeroportuária (incluindo posições de estacionamento) estaria disponível para o beneficiário da medida corretiva.

⁽⁷⁸⁾ A título exemplificativo, de acordo com a NAV Portugal [...].

⁽⁷⁹⁾ COM/2011/827 final de 1 de dezembro de 2011.

⁽⁸⁰⁾ Ver, por exemplo, processo SA.57153 – Alemanha – COVID-19 – Aid to Lufthansa, considerando 224.

⁽⁸¹⁾ A título exemplificativo, de acordo com a NAV Portugal, para a estação de verão IATA 2020, embora os pedidos apresentados inicialmente por todas as companhias aéreas no aeroporto de Lisboa representassem 167 264 faixas horárias, no arranque da estação, estavam atribuídas 121 331 faixas horárias.

⁽⁸²⁾ Na sua prática decisória em processos de concentração e anti-trust, a Comissão aceitou outros compromissos (por exemplo, acordos especiais *pro rata* ou acesso a programas de passageiro frequente), com o objetivo de eliminar determinados obstáculos à entrada ou expansão em rotas específicas, como a falta de acesso ao tráfego de entrada ou a passageiros em viagem de negócios (geralmente membros de programas de passageiro frequente). No caso em apreço, o obstáculo relevante consiste na falta de acesso à infraestrutura congestionada do aeroporto, que só uma transferência de faixas horárias pode resolver eficazmente.

- (291) À luz do que precede, a Comissão conclui que o compromisso relativo a uma transferência de faixas horárias é uma medida adequada para minimizar as distorções da concorrência, dado que permitirá uma concorrência estrutural com a TAP Air Portugal na prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros com origem e destino no aeroporto de Lisboa, onde esta tem uma posição de mercado significativa.
- (292) Além disso, a Comissão considera que 18 faixas horárias por dia é um número suficiente para o beneficiário da medida corretiva estabelecer ou expandir de forma viável as suas operações com base no aeroporto de Lisboa, podendo, por exemplo, basear três aeronaves e operar três rotações por dia com cada uma delas⁽⁸³⁾. Se o beneficiário da medida corretiva for uma transportadora de longo curso, as 18 faixas horárias por dia permitir-lhe-ão basear um maior número de aeronaves ou ter acesso às faixas horárias necessárias para operar voos de entrada. Tendo em conta que as faixas horárias não estão ligadas a nenhuma rota específica, as companhias aéreas podem utilizá-las de acordo com o seu plano de atividades (ou seja, em qualquer rota da sua escolha). Deste modo, o beneficiário da medida corretiva poderá realizar economias de escala e de gama e concorrer mais eficazmente com a TAP Air Portugal. A este respeito, a Comissão observa que a adição de três aeronaves por qualquer dos dois concorrentes da TAP Air Portugal que baseiam a frota de maiores dimensões no aeroporto de Lisboa (ou seja, a Ryanair e a EasyJet) já representaria um aumento de mais de 40% da sua frota baseada, o que propiciaria uma concorrência adicional efetiva e substancial no aeroporto de Lisboa.
- (293) Por conseguinte, a Comissão conclui que a dimensão do pacote de faixas horárias a transferir no âmbito do compromisso estrutural é adequada e eficaz para reforçar a concorrência no aeroporto de Lisboa, impulsionando eficientemente a entrada de um novo concorrente para estabelecer a sua base ou a expansão de um concorrente já baseado.
- (294) Por último, a Comissão considera que a transferência de faixas horárias da TAP Air Portugal para o beneficiário da medida corretiva com base no artigo 8.º-B do Regulamento Faixas Horárias, prevista no compromisso proposto por Portugal, é adequada tanto no plano jurídico como operacional.
- (295) O artigo 8.º-B do Regulamento Faixas Horárias permite transferir legalmente faixas horárias em determinados contextos, sem nenhuma indemnização pecuniária para o detentor original das faixas horárias. Estes contextos incluem as faixas horárias transferidas no âmbito dos compromissos propostos pelo Estado-Membro em causa numa decisão definitiva sobre auxílios estatais. Nesse caso, a transferência de faixas horárias pode ser considerada exigida ao abrigo do direito da União. Do ponto de vista da companhia aérea a quem é exigida a transferência de faixas horárias ou a quem são dadas instruções sobre a utilização dessas faixas, o compromisso do Estado-Membro ou uma condição que lhe seja imposta tem, de facto, força obrigatória para o Estado-Membro, dado que só através do cumprimento do compromisso ou da condição poderá a companhia aérea beneficiar de um auxílio estatal compatível⁽⁸⁴⁾.
- (296) Do ponto de vista operacional, as faixas horárias seriam transferidas de forma gratuita e incondicional, permitindo ao beneficiário da medida corretiva escolher as faixas horárias mais ajustadas às suas operações novas ou ampliadas no aeroporto de Lisboa, bem como utilizar as faixas horárias transferidas de maneira flexível em qualquer rota com origem ou destino no aeroporto de Lisboa. Assim, a transferência de faixas horárias sem qualquer condição de utilização permite ao beneficiário da medida corretiva: i) repartir as faixas horárias transferidas de acordo com o seu modelo empresarial, assegurando, desta forma, um crescimento mais sustentável, ii) repartir as faixas horárias de modo a maximizar as economias de gama e densidade e iii) adaptar-se à evolução da procura se os serviços nas rotas inicialmente previstas deixarem de ser rentáveis, o que se afigura essencial num período de grande volatilidade na procura de serviços de transporte aéreo de passageiros.

⁽⁸³⁾ Com base no perfil das faixas horárias do aeroporto de Lisboa utilizadas numa segunda-feira do mês de agosto de 2019 pelas nove aeronaves que a Ryanair e a EasyJet tinham baseadas no aeroporto de Lisboa em 2019, Portugal estima que cada uma das aeronaves baseadas utiliza, em média, 5,55 faixas horárias por dia. As aeronaves baseadas da TAP utilizariam, em média, uma quantidade substancialmente menor de faixas horárias por dia.

⁽⁸⁴⁾ Embora o artigo 8.º-B do Regulamento Faixas Horárias não mencione expressamente as regras em matéria de auxílios estatais, contrariamente à referência feita às regras em matéria de concentrações e anti-trust, pode interpretar-se que essa disposição inclui as regras em matéria de auxílios estatais. Com efeito, o artigo 8.º-B abrange as limitações, restrições ou eliminações de faixas horárias impostas pelo direito da União (primeiro período) e estas incluem as ações decorrentes da aplicação da legislação nacional em matéria de concorrência, dos artigos 101.º e 102.º do TFUE e do Regulamento das Concentrações (segundo período), mas não se limitam a esses casos, tal como demonstrado no artigo 8.º-B, primeiro período, e no considerando 17 do Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade [«Para evitar dúvidas, deverá especificar-se que a aplicação do presente regulamento não prejudica as normas de concorrência do Tratado, nomeadamente os seus artigos 81.º e 82.º, e o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas»]. As regras em matéria de auxílios estatais encontram-se no capítulo do Tratado relativo à concorrência e, de acordo com uma interpretação literal do artigo 8.º-B, primeiro período, e uma interpretação teleológica da disposição no seu conjunto (entendida à luz do considerando 17 supracitado), pode considerar-se que uma transferência de faixas horárias é suscetível de ser abrangida pelo âmbito de aplicação da referida disposição se resultar de exigências das autoridades públicas, estabelecidas numa decisão sobre auxílios estatais.

- (297) A Comissão reconhece que a escolha das faixas horárias pelo beneficiário da medida corretiva pode parecer limitada pelas duas medidas de salvaguarda destinadas a proteger as operações radiais da TAP Air Portugal no aeroporto de Lisboa, a saber: i) o limite máximo do número de faixas horárias a transferir antes das 8h00 (hora local), na parte da manhã, e antes das 20h00 (hora local), e ii) a janela temporal de 20 ou 60 minutos durante a qual a TAP Air Portugal tem de transferir faixas horárias (ver considerandos 84 a 85). No entanto, a Comissão considera que essas medidas de salvaguarda não limitam substancialmente a possibilidade de o beneficiário da medida corretiva ter acesso a faixas horárias adequadas e de concorrer eficazmente com a TAP Air Portugal utilizando as faixas horárias corretivas. Relativamente ao limite máximo do número de faixas horárias por período do dia, a Comissão utilizou os dados fornecidos por Portugal para verificar que os limiares eram compatíveis com as rotações habituais das aeronaves baseadas, ou que, caso contrário, não seriam aplicáveis. A título de exemplo, o limite máximo do número de faixas horárias a transferir antes das 20h00 (hora local) não se aplica às aeronaves que utilizam as faixas horárias para operar voos de longo curso, por forma a satisfazer os pedidos de faixas horárias das transportadoras aéreas que partem do aeroporto de Lisboa durante a tarde e que efetuam voos noturnos. Relativamente à janela temporal, o compromisso inclui uma disposição para garantir que a TAP Air Portugal não possa exercer a sua margem de apreciação em detrimento da eficácia das operações do beneficiário da medida corretiva ⁽⁸⁵⁾.
- (298) À luz do que precede, a Comissão considera que a transferência de um pacote de 18 faixas horárias preenche as condições de viabilidade e atratividade do pacote de atividades alienadas, bem como do reforço estrutural da concorrência efetiva no aeroporto de Lisboa.

Duração do compromisso de transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa

- (299) Nos termos do ponto 78 das Orientações E&R, deve proceder-se, sem demora injustificada, a alienações a fim de limitar as distorções da concorrência, tendo em conta o tipo de ativo a ser alienado e eventuais obstáculos à sua alienação, e, de qualquer modo, durante o plano de reestruturação.
- (300) O compromisso apresentado por Portugal prevê que as faixas horárias sejam disponibilizadas aos beneficiários potenciais da medida corretiva até ao termo do período de reestruturação, ou seja, logo que a Comissão aprove um beneficiário da medida corretiva ou até ao final de 2025 (ver considerando 27), consoante o que ocorrer primeiro. Além disso, o respetivo convite à apresentação de propostas será publicado com antecedência suficiente em relação ao início do procedimento geral de atribuição de faixas horárias para cada estação IATA até ser aprovado um beneficiário da medida corretiva. Por outras palavras, o convite à apresentação de propostas será publicado antes de cada estação IATA, com início na estação de inverno IATA 2022/2023 ⁽⁸⁶⁾ até 2025, a menos que a TAP Air Portugal transfira faixas horárias para um beneficiário da medida corretiva aprovado pela Comissão antes desse prazo.
- (301) A Comissão considera que os dados fornecidos pela NAV Portugal sobre os pedidos de faixas horárias por parte de companhias aéreas no aeroporto de Lisboa constituem fortes indícios de que, apesar das condições de mercado adversas, os concorrentes estão dispostos a assumir faixas horárias adicionais e a entrar ou expandir-se no aeroporto de Lisboa. Por conseguinte, a Comissão considera provável que as faixas horárias venham a ser transferidas para um beneficiário da medida corretiva antes do termo do período de reestruturação. Em qualquer caso, esse prazo deverá ser suficientemente longo para que o setor do transporte aéreo de passageiros recupere da crise da COVID-19 e para que o tráfego aéreo de passageiros regresse aos níveis pré-crise.
- (302) À luz de tudo o que precede, a Comissão conclui que a duração do compromisso é adequada.

Crítérios de elegibilidade para o beneficiário da medida corretiva relativa às faixas horárias no aeroporto de Lisboa

- (303) Em conformidade com o ponto 80 das Orientações E&R, para ser adequado, o adquirente das atividades alienadas deve assegurar que estas possam concorrer eficazmente a longo prazo.
- (304) De acordo com o compromisso apresentado por Portugal, para ser elegível para a obtenção das faixas horárias, o beneficiário potencial da medida corretiva deve:
- a) ser uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida emitida por um país membro da UE ou do EEE;

⁽⁸⁵⁾ «As faixas horárias de chegada e partida devem permitir, na medida do possível, uma rotação razoável das aeronaves pelo beneficiário da medida corretiva, tendo em conta o modelo empresarial e as restrições de utilização das aeronaves do beneficiário potencial elegível da medida corretiva.»

⁽⁸⁶⁾ A estação de inverno IATA 2022/2023 é a primeira estação IATA para a qual o procedimento geral de atribuição de faixas horárias ainda não teve início à data da adoção da presente decisão.

- b) não ter nenhuma ligação de dependência ou outra ligação em relação à TAP Air Portugal;
- c) não ser objeto de medidas corretivas em matéria de concorrência por ter beneficiado de um instrumento de recapitalização no contexto da COVID-19 superior a 250 milhões de euros ⁽⁸⁷⁾;
- d) comprometer-se a operar o número de aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas até ao termo do plano de reestruturação. Os beneficiários potenciais da medida corretiva indicam nas suas propostas o número de aeronaves a basear no aeroporto de Lisboa no âmbito da utilização de faixas horárias corretivas. Para o efeito, o beneficiário potencial da medida corretiva deve comprometer-se a observar o direito do trabalho aplicável a nível nacional e da UE que os tribunais da UE interpretem como pertinente (ver, por exemplo, *Nogueira*, processos apensos C-168/16 e C-169/16).
- (305) O critério de elegibilidade relativo à licença de exploração é necessário para assegurar que o beneficiário da medida corretiva tenha capacidade para operar voos domésticos e intra-UE/EEE sem restrições, garantindo assim a conectividade no aeroporto de Lisboa, o que constitui um critério de avaliação determinante para a Comissão.
- (306) O critério de elegibilidade relativo à independência e à falta de ligação é necessário para assegurar que o beneficiário da medida corretiva poderá concorrer eficazmente com a TAP Air Portugal.
- (307) O critério de exclusão aplicável aos beneficiários de um grande auxílio à recapitalização sujeitos a medidas corretivas em matéria de concorrência é necessário para evitar que as empresas objeto de medidas adicionais para restabelecer condições de concorrência equitativas, tal como referido no ponto 72 do Quadro Temporário, possam obter uma vantagem concorrencial através de medidas estruturais semelhantes para limitar as distorções da concorrência ⁽⁸⁸⁾.
- (308) No que diz respeito ao critério de elegibilidade final, relativo à base, é necessário permitir uma concorrência efetiva e, desta forma, garantir a eficácia destes compromissos. Além disso, este critério apoia a entrada ou expansão de um concorrente viável no aeroporto de Lisboa e coloca a TAP Air Portugal sob a ameaça da concorrência em rotas com origem ou destino nesse aeroporto.
- (309) A Comissão regista que o critério de elegibilidade relativo à base é complementado por duas disposições no compromisso que visa maximizar o número de aeronaves baseadas no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas. A primeira disposição consiste no estabelecimento de uma ligação entre o número de faixas horárias a transferir antes das 8h00 (hora local), altamente valiosas no plano comercial, e o número de aeronaves baseadas. A segunda disposição consiste nos critérios de classificação, que incentivam os beneficiários da medida corretiva a basearem aeronaves no aeroporto de Lisboa utilizando as faixas horárias corretivas. Especificamente, no caso de propostas concorrentes, a Comissão dará preferência, por ordem decrescente, às propostas apresentadas por beneficiários potenciais da medida corretiva que, em especial: i) forneçam a maior capacidade de lugares relativamente às aeronaves baseadas que utilizem as faixas horárias corretivas desde o início das operações até ao termo do plano de reestruturação e ii) sirvam o maior número de destinos através de voos diretos operados pelas aeronaves baseadas que utilizem as faixas horárias corretivas desde o início das operações até ao termo do plano de reestruturação (conectividade direta, sem ter em conta as frequências).
- (310) Tendo em conta tudo o que precede, a Comissão conclui que os critérios de elegibilidade para os beneficiários potenciais da medida corretiva são adequados, uma vez que: i) permitem que um número suficiente de companhias aéreas eventualmente interessadas nas faixas horárias disponíveis participe no convite à apresentação de propostas e ii) asseguram requisitos proporcionados no tocante ao acesso às faixas horárias, facilitando assim a aplicação das medidas destinadas a preservar a concorrência efetiva.

Impacto da transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa sobre as perspetivas de regresso à viabilidade da TAP Air Portugal

- (311) Nos termos do ponto 92 das Orientações E&R, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência não devem comprometer as perspetivas de o beneficiário regressar à viabilidade, o que poderia acontecer se a execução de uma medida fosse muito onerosa ou, em casos excecionais devidamente justificados pelo Estado-Membro em causa, se a medida pudesse reduzir a atividade do beneficiário a ponto de comprometer o seu regresso à viabilidade, nem devem tomar-se a expensas dos consumidores e da concorrência.

⁽⁸⁷⁾ No âmbito deste critério, não são elegíveis os beneficiários potenciais da medida corretiva que preencham cumulativamente as duas condições seguintes: i) ter beneficiado de uma medida de recapitalização no contexto da COVID-19 superior a 250 milhões de euros e ii) ser objeto de medidas adicionais para preservar a concorrência efetiva nos mercados relevantes em que tenha um poder de mercado significativo para efeitos do ponto 72 do Quadro Temporário.

⁽⁸⁸⁾ Uma vez que o número de beneficiários potenciais da medida corretiva sujeitos a medidas corretivas em matéria de concorrência no âmbito do Quadro Temporário deve ser limitado, este critério de exclusão não diminui a eficácia do compromisso de transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa.

- (312) Neste contexto, a Comissão apreciou a medida em que a transferência de 18 faixas horárias diárias no aeroporto de Lisboa: i) reduziria as operações da TAP Air Portugal, tendo em conta o seu modelo empresarial radial no aeroporto e ii) afetaria o regresso à viabilidade da TAP Air Portugal no final do período de reestruturação (2025).
- (313) Quanto ao impacto operacional da transferência de 18 faixas horárias diárias, a Comissão observa que o compromisso proposto por Portugal foi concebido tendo em conta o modelo estratégico e de plataforma de voos transatlânticos de longo curso da TAP Air Portugal. Mais especificamente, o compromisso inclui duas medidas no sentido de evitar que as faixas horárias a transferir se concentrem nas horas que são cruciais para a plataforma de Lisboa (principalmente as horas matinais), mas que não são essenciais para as operações fora da plataforma. A primeira medida consiste em impor um limite máximo ao número de faixas horárias a transferir durante três períodos do dia. Concretamente, a TAP Air Portugal não deve ser obrigada a transferir: i) mais do que uma faixa horária antes das 8h00 (hora local) por aeronave baseada pelo beneficiário da medida corretiva no aeroporto de Lisboa que utilize faixas horárias corretivas, ii) mais de metade do total das faixas horárias corretivas antes das 12h00 (hora local) e iii) mais faixas horárias antes das 20h00 (hora local) do que o total de faixas horárias corretivas menos uma faixa horária por aeronave baseada pelo beneficiário da medida corretiva no aeroporto de Lisboa que utilize faixas horárias corretivas para a operação de voos de pequeno curso. A segunda medida consiste em conferir alguma flexibilidade à TAP Air Portugal quanto aos horários exatos das faixas horárias a transferir, desde que o ajustamento aos horários solicitados não afete negativamente as operações previstas do beneficiário da medida corretiva e, como tal, a eficácia da concorrência proporcionada pelo compromisso. Concretamente, a TAP Air Portugal deverá transferir as faixas horárias correspondentes às faixas horárias solicitadas pelo beneficiário da medida corretiva num intervalo de ± 20 minutos para os voos de pequeno curso e de ± 60 minutos para os voos de longo curso, a menos que a TAP Air Portugal não disponha de faixas horárias na janela temporal em causa. Além destas duas medidas específicas, a Comissão observa que os beneficiários potenciais da medida corretiva são incentivados a utilizar as faixas horárias corretivas para operações da base, o que também diminui o risco de os pedidos de faixas horárias se concentrarem num pequeno número de horas matinais.
- (314) Consequentemente, o compromisso proposto por Portugal inclui disposições que atenuam de forma útil o risco de a transferência de faixas horárias prejudicar a rede da TAP Air Portugal e o contributo para a conectividade da plataforma em Lisboa, sem restringir indevidamente as operações de um beneficiário da medida corretiva.
- (315) No que respeita ao impacto financeiro da transferência de 18 faixas horárias diárias, a Comissão apreciou se a TAP Air Portugal regressaria à viabilidade no final da reestruturação, tal como definido no ponto 52 das Orientações E&R ⁽⁸⁹⁾, num cenário adverso em que as operações da TAP Air Portugal na sequência da transferência de faixas horárias fossem estruturalmente reduzidas em relação ao plano de reestruturação notificado. Para o efeito, a Comissão apoiou-se nas projeções financeiras para 2025 que Portugal forneceu no âmbito da análise de sensibilidade, ajustadas para ter em conta a redução estimada das receitas ⁽⁹⁰⁾, do EBIT e do resultado líquido, resultante da transferência de 18 faixas horárias.
- (316) A Comissão aplicou os testes normalizados ao regresso à viabilidade, com base em indicadores de RCI, RCP, endividamento e solvabilidade. A esse título, tal como ilustra o quadro 3 abaixo, a Comissão concluiu que, no final do período de reestruturação, a TAP Air Portugal:
- apresentaria uma rendibilidade do capital investido ligeiramente superior ao custo (de oportunidade) da mobilização de mais capital e dívida (teste 1);
 - apresentaria uma rendibilidade do capital próprio dos acionistas adequada, superior ao custo (de oportunidade) da mobilização de mais capital (teste 2);
 - teria restabelecido o seu capital próprio (positivo) e atingido uma situação de endividamento muito melhor do que a atual situação de empresa em dificuldade (teste 3); e
 - teria um rácio de solvabilidade que permitiria o acesso aos mercados de capitais sem necessidade de qualquer auxílio estatal (garantia) (teste 4).

⁽⁸⁹⁾ Nos termos do ponto 52 das Orientações E&R, alcança-se viabilidade a longo prazo quando o beneficiário for capaz de apresentar previsões de uma rendibilidade dos capitais próprios adequada e de defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades.

⁽⁹⁰⁾ A redução das receitas resultante da transferência de faixas horárias corresponde ao défice de receitas provocado pela operação de menos voos de pequeno curso do que na ausência da transferência de faixas horárias. Uma vez que os voos de pequeno curso operados pela TAP Air Portugal também alimentam a sua rede mundial, a redução das receitas engloba a perda de receitas diretas provenientes dos passageiros transportados em voos de pequeno curso, bem como de receitas de ligação provenientes dos passageiros que utilizam voos de pequeno curso para fazer a ligação com voos de longo curso.

Quadro 3

Impacto da transferência de 18 faixas horárias no regresso à viabilidade da TAP Air Portugal

2025	Plano de reestruturação Sem transferência de faixas horárias	Análise de sensibilidade Transferência de 18 faixas horárias
Teste de viabilidade 1: RCI > CMPC de 7,5%-8%; teste 2: RCP > custo do capital próprio de 10,5%-11%		
RCI $(=(1-21%)*EBIT/capital\ investido)$	[...]	[...]
RCP $(= resultado\ líquido/capital\ próprio)$	[...]	[...]
Endividamento e solvabilidade: teste 3 em dificuldade (empresa em dificuldade) se EBITDA/juros < 1 e dívida/capital próprio > 7,5; teste 4: dívida/EBITDA < 3-3,5		
Dívida líquida/capital próprio	[...]	[...]
EBITDA/despesa com juros	[...]	[...]
Dívida líquida/EBITDA	[...]	[...]

- (317) A Comissão também apurou que, em cenários mais adversos (sensibilidades), a TAP Air Portugal não necessitaria de mais auxílios (por exemplo, o resultado líquido mantém-se positivo e a capacidade para aceder aos mercados financeiros ainda é demonstrada).
- (318) À luz do que precede, a Comissão considera, por um lado, que o compromisso de transferir 18 faixas horárias no aeroporto de Lisboa não compromete o regresso à viabilidade da TAP Air Portugal.
- (319) Por outro lado, a Comissão reconhece que, no final do período de reestruturação, a TAP Air Portugal funcionaria com uma margem positiva, embora relativamente baixa (cerca de [...]% em 2025). Além disso, o seu nível de endividamento, medido em relação à sua base de capital próprio, seria de [...]. Por outro lado, embora a análise de sensibilidade se baseie em condições de mercado tensas, como o aumento dos custos de combustível e da inflação, não prevê o impacto na viabilidade da TAP de choques da procura drásticos e imprevisíveis semelhantes aos que resultam de pandemias. Tendo em conta que a redução das operações da TAP Air Portugal além da realizada no âmbito da sua reestruturação afetaria de forma desproporcionada o resultado líquido da TAP Air Portugal, a transferência de mais de 18 faixas horárias poderia pôr em causa o regresso da empresa à viabilidade nas circunstâncias de mercado mais adversas.

Conclusão sobre o compromisso de transferência de faixas horárias no aeroporto de Lisboa

- (320) À luz de tudo o que precede, a Comissão conclui que o compromisso proposto por Portugal no sentido de limitar as distorções da concorrência no aeroporto de Lisboa, onde a TAP Air Portugal terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação, está em conformidade e será aplicado de acordo com as condições de admissibilidade estabelecidas nas Orientações E&R.

iv) apreciação da proibição de aquisição e da proibição de publicidade

- (321) No que respeita às medidas comportamentais, Portugal compromete-se a cumprir as referidas no ponto 84 das Orientações E&R, a saber: i) proibição de aquisição de ações em qualquer empresa durante o período de reestruturação, exceto se indispensável para assegurar a sua viabilidade a longo prazo e sob reserva de aprovação da Comissão e ii) abster-se de divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial quando comercializar os seus produtos e serviços (considerando 98). Nos termos do ponto 83 das Orientações E&R, essas medidas garantirão que «o auxílio é utilizado unicamente para financiar o restabelecimento da viabilidade a longo prazo e que não é utilizado de forma abusiva para prolongar distorções graves e persistentes da estrutura do mercado ou para proteger o beneficiário de uma concorrência saudável».
- (322) Por conseguinte, a Comissão considera que as medidas destinadas a limitar as restrições da concorrência são adequadas para reduzir os efeitos negativos do auxílio à reestruturação.

6.4.2.7. Transparência

- (323) Nos termos do ponto 38, alínea g), das Orientações E&R, os Estados-Membros, a Comissão, os operadores económicos e o público devem ter facilmente acesso a todos os atos relevantes e informações pertinentes sobre a concessão do auxílio em causa. Significa isto que Portugal deve respeitar as disposições relativas à transparência estabelecidas no ponto 96 das Orientações E&R. A Comissão regista que Portugal disponibilizará as informações pertinentes no sítio Web seguinte:

<https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais>

6.5. Conclusão sobre a compatibilidade

- (324) Nos termos do artigo 9.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾, as decisões de encerramento do procedimento formal de investigação devem ser tomadas quando tenham sido dissipadas as dúvidas levantadas quanto à compatibilidade de uma medida notificada com o mercado interno.
- (325) À luz do que precede, a Comissão conclui que, embora tenham sido dissipadas as dúvidas que levantou na decisão de início do procedimento, os efeitos negativos do auxílio à reestruturação no setor dos transportes aéreos são reduzidos, atendendo particularmente às medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, cuja aplicação deve ser assegurada por Portugal. Consequentemente, desde que Portugal assegure a execução do plano de reestruturação, os efeitos positivos do auxílio à reestruturação sobre o desenvolvimento da atividade económica do transporte aéreo, que garante a conectividade de Portugal e cujas atividades conexas beneficiam o setor do turismo, superam os restantes efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais, que, por conseguinte, não são alteradas de maneira contrária ao interesse comum. Os compromissos assumidos por Portugal devem, por conseguinte, ser definidos como condições para a compatibilidade do auxílio.
- (326) Na sua apreciação global, a Comissão conclui, por conseguinte, que o auxílio à reestruturação é compatível com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, uma vez que facilita o desenvolvimento das atividades de transporte aéreo e atividades conexas e não falseia a concorrência numa medida contrária ao interesse comum.
- (327) Por último, a Comissão considera necessário que Portugal apresente relatórios periódicos sobre a execução do plano de reestruturação, de seis em seis meses até ao final do período de reestruturação. Esses relatórios especificarão, nomeadamente, as datas de pagamento do financiamento autorizado por Portugal e da contribuição própria do beneficiário, a evolução das aeronaves e da capacidade da frota da TAP Air Portugal, eventuais desvios em relação às trajetórias financeiras ou operacionais do plano de reestruturação em termos de receitas, contenção de custos e reduções dos custos resultantes das medidas de reestruturação e os lucros, bem como as medidas corretivas previstas ou tomadas por Portugal ou pelo beneficiário, se for caso disso,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação que a República Portuguesa tenciona conceder à unidade económica, atualmente sob o controlo exclusivo do Estado português, constituída pela Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A., pela Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal e por todas as filiais por estas controladas, através de medidas num montante de 2 550 milhões de euros, é compatível com o mercado interno, sob reserva das condições estabelecidas no artigo 2.º.

Artigo 2.º

1. A República Portuguesa assegura que a Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal ou as respetivas filiais, conforme adequado, apliquem integralmente, nos prazos previstos, as medidas constantes do plano de reestruturação descrito na presente decisão.

⁽⁹¹⁾ Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

2. A República Portuguesa assegura que a Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A., a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal ou as respetivas filiais, conforme adequado, apliquem integralmente, nos prazos previstos no plano de reestruturação, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência descritas na presente decisão, a saber:

- a) alienar integralmente a participação na SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A. e na Catering de Portugal, S.A.;
- b) limitar a frota da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal a [90-100] aeronaves no máximo;
- c) disponibilizar a transferência de dezoito faixas horárias diárias no aeroporto de Lisboa;
- d) abster-se de adquirir ações em qualquer empresa, exceto se indispensável para assegurar a viabilidade a longo prazo da Transportes Aéreos Portugueses, SGPS S.A., da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal ou das respetivas filiais, conforme adequado, e, neste caso, sob reserva de a Comissão aprovar a aquisição; e
- e) abster-se de divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial quando comercializar os seus produtos e serviços.

3. De seis em seis meses a contar da data de adoção da presente decisão e até ao termo do período de reestruturação, em 31 de dezembro de 2025, a República Portuguesa apresenta à Comissão relatórios periódicos sobre a execução do plano de reestruturação. Esses relatórios devem especificar, nomeadamente, as datas do pagamento efetivo do financiamento autorizado pelo Estado e da contribuição própria do beneficiário, a evolução da rede, da posição de mercado, das aeronaves e da capacidade da frota da Transportes Aéreos Portugueses, S.A. - TAP Air Portugal, eventuais desvios em relação às trajetórias financeiras ou operacionais do plano de reestruturação em termos de receitas, contenção de custos e reduções dos custos e lucros obtidos através das medidas de reestruturação, bem como as medidas corretivas previstas ou tomadas pela República Portuguesa ou pelo beneficiário, se for caso disso.

Artigo 3.º

A República Portuguesa deve informar a Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

A República Portuguesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de dezembro de 2021.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão

DECISÃO (UE) 2022/764 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Croácia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2284]***(Apenas faz fé o texto em língua croata)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol, de outubro de 2021, preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Croácia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Croácia com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.
- (9) Uma vez que a Croácia não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho relativo ao PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Croácia 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (11) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Croácia em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Croácia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Croácia para o prestador de serviços de navegação aérea (Croatia Control), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível dos objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Croácia estabelece medidas para a Croatia Control para a consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a implementação de um sistema eficiente de gestão da segurança capaz de identificar e atenuar os riscos de segurança numa fase precoce, a aplicação da classificação da gravidade da ferramenta de análise de riscos (RAT), a comunicação de informações sobre a «cultura justa» e outros instrumentos de segurança específicos. No entanto, a Comissão considera que devem ser descritas medidas específicas para demonstrar de que forma o controlo da Croácia atingirá os objetivos de segurança no domínio da «política e objetivos de segurança».
- (14) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (12) e (13), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Croácia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Croácia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Croácia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (17) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Croácia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Croácia , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Valores de referência para a Croácia	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

- (18) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Croácia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Croácia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem uma maior colaboração transfronteiriça com a Bósnia-Herzegovina no âmbito da Iniciativa Céu Comum do Sudeste para o Espaço Aéreo Livre (SECSI FRA), a introdução da navegação baseada no desempenho, bem como medidas para melhorar a utilização flexível do espaço aéreo. Além disso, a Comissão observa que a Croácia já implementou um espaço aéreo de rotas livres na região de informação de voo de Zagrebe desde o nível de voo 205 desde 2018.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (18) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Croácia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Croácia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Croácia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Croácia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Croácia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,09	0,16	0,17	0,17
Valores de referência para a Croácia	0,09	0,16	0,17	0,17

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Croácia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Croácia apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem várias atualizações do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM), uma nova setorização do espaço aéreo, bem como aumentos notáveis no planeamento dos ETI de controladores de tráfego aéreo durante os anos civis de 2022 a 2024.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Croácia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho relativo à capacidade.

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

- (27) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Croácia 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (28) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (29) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Croácia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Croácia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,61 EUR	40,31 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR

- (30) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Croácia ao nível da zona de tarifação de +0,3 % durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.

- (31) 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 Croácia ao nível da zona de tarifação de -2,3 % durante o PR2 e o PR3 vai para além da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3 % durante o mesmo período.
- (32) 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 Croácia para o DUC de 40,31 EUR em EUR2017 é 3,2 % superior ao valor de referência médio de 39,05 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») do grupo de comparação relevante. Contudo, a Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Croácia se situará -1,8 % abaixo da média do grupo de comparação em 2024.
- (33) Tal como referido nos considerandos (30) e (31), é evidente que a Croácia supera a tendência do DUC a nível da União do PR3 e a tendência do DUC a nível da União de longo prazo por uma margem significativa. Além disso, o DUC da Croácia em 2024 é inferior ao valor de referência de 2014 e mantém-se estável em comparação com o valor de referência de 2019. Isto mostra que a Croácia alcançou ganhos de eficiência em termos de custos a longo prazo, o que é ainda corroborado pela conclusão de que o DUC da Croácia para 2024 é inferior à média do grupo de referência. Tendo em conta as observações *supra*, a Croácia demonstrou uma evolução da relação custo-eficiência que supera às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (34) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (30) e (33), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Croácia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

CONCLUSÕES

- (35) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (34), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Croácia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (36) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (37) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Croácia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Croácia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Croácia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Croácia , expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Valores de referência para a Croácia	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Croácia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,09	0,16	0,17	0,17
Valores de referência para a Croácia	0,09	0,16	0,17	0,17

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

Zona de tarifação de rota para a Croácia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,61 EUR	40,31 EUR	69,46 EUR	53,35 EUR	46,29 EUR	40,87 EUR

DECISÃO (UE) 2022/765 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Finlândia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2285]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas finlandesa 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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol, de outubro de 2021, preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Finlândia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Finlândia com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Finlândia 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Finlândia em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Finlândia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Finlândia para o prestador de serviços de navegação aérea (ANS Finland), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível dos objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Finlândia estabelece medidas para a ANS Finland para a consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a continuação da aplicação de medidas conformes com o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽⁶⁾, a supervisão contínua dos objetivos de desempenho em matéria de segurança pelos gestores de segurança, bem como a implantação de investimentos em sistemas que otimizem o espaço aéreo e a gestão dos recursos, a fim de melhorar a segurança e reforçar a prestação dinâmica e eficiente em termos de custos de serviços transfronteiriços.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Finlândia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Finlândia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Finlândia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de ambiente especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Finlândia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos ambientais em rota propostos pela Finlândia , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	0,88%	0,88%	0,88%	0,88%
Valores de referência para a Finlândia	0,88%	0,88%	0,88%	0,88%

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Finlândia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Finlândia apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implementação contínua do espaço aéreo de rotas livres (FRA) entre o nível de voo 095 e o nível de voo 660. Além disso, a Comissão observa que a Finlândia já faz parte da iniciativa do Espaço Aéreo de Rota Livre da Europa do Norte (NEFRA) entre os Estados-Membros do FAB do Nordeste («FAB NE») e o FAB Dinamarca-Suécia («FAB DK-SE»).
- (19) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (17) e (18), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Finlândia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (20) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Finlândia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Finlândia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (21) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (22) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Finlândia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Finlândia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,03	0,05	0,05	0,05
Valores de referência para a Finlândia	0,03	0,05	0,05	0,05

- (23) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Finlândia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (24) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Finlândia apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a implementação de dados que incluam, acima do nível de voo 195, a multilateração em toda a área, bem como a setorização dinâmica transfronteiras no contexto do FINEST, uma iniciativa transfronteiriça entre os prestadores de serviços de navegação aérea da Finlândia (ANS Finland) e da Estónia (EANS), com vista a permitir serviços de controlo do tráfego aéreo geridos de forma dinâmica entre os centros de controlo da zona de Helsínquia e Taline. Além disso, a Comissão observa que a Finlândia tenciona implementar várias atualizações do sistema de gestão do tráfego aéreo durante o PR3, entre as quais um sistema comum de processamento de dados de voo com a Estónia para aumentar a colaboração transfronteiras, bem como uma atualização do sistema de comunicações vocais (VCS).
- (25) A Comissão observa igualmente que a Finlândia tenciona aumentar ligeiramente o número de ETC para os controladores de tráfego aéreo (ATCO) a partir de 2022 e introduzir escalas e planeamento para os ATCO comuns com a Estónia.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 23 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Finlândia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos não suscitavam quaisquer preocupações no que diz respeito à Finlândia.

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

- (28) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Finlândia 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (29) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (30) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Finlândia para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota da Finlândia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	55,87 EUR	40,70 EUR	81,42 EUR	48,63 EUR	41,43 EUR	40,22 EUR

- (31) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Finlândia ao nível da zona de tarifação de -0,3% durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (32) 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 Finlândia ao nível da zona de tarifação de -3,6% durante o PR2 e o PR3 vai além da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (33) 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 Finlândia para o custo unitário determinado de 40,70 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 17,4% inferior ao valor de referência médio de 49,28 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Finlândia continua abaixo da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de -13,6% observada para 2024.
- (34) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 31 e 33, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Finlândia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

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

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

- (36) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Finlândia suscita preocupações.
- (37) Além disso, a Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade em rota proposto no projeto de plano de desempenho da Finlândia inclui uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,50% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,0% dos custos determinados.
- (38) Além disso, a Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade de terminal proposto no projeto de plano de desempenho da Finlândia inclui uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,25% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,0% dos custos determinados.
- (39) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que as desvantagens financeiras máximas propostas, que ascendem a 0,50% e 0,25% dos custos determinados respetivamente, 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.
- (40) Por conseguinte, a Finlândia deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1% dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (41) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 10 a 40, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Finlândia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (42) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (43) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Finlândia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A República da Finlândia é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Finlândia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Finlândia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	0,88%	0,88%	0,88%	0,88%
Valores de referência para a Finlândia	0,88%	0,88%	0,88%	0,88%

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso médio da ATFM em rota em minutos por voo

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade de rota para a Finlândia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,03	0,05	0,05	0,05
Valores de referência para a Finlândia	0,03	0,05	0,05	0,05

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota

Zona de tarifação de rota para a Finlândia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	55,87 EUR	40,70 EUR	81,42 EUR	48,63 EUR	41,43 EUR	40,22 EUR

DECISÃO (UE) 2022/766 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Irlanda ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2287]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e irlandesa)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no plano de desempenho atualizado apresentado pela Irlanda.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Irlanda com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando o projeto de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Irlanda 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Irlanda em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Irlanda	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
IAA	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela Irlanda para o prestador de serviços de navegação aérea (IAA) corresponde aos objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Irlanda se refere às medidas previstas pelo IAA no plano de negócios para a realização dos objetivos de segurança locais. As medidas incluem a aplicação dos requisitos estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽⁶⁾, bem como investimentos relacionados com a segurança. A ANS afirma que continuará a rever anualmente os resultados da eficácia do questionário de gestão da segurança e a impor medidas corretivas em quaisquer domínios de incumprimento, a fim de alcançar os objetivos de segurança locais.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos 11 e 12, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Irlanda devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Irlanda relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Irlanda foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Irlanda e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Irlanda , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Valores de referência para a Irlanda	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Irlanda coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Irlanda apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, uma panóplia de medidas tendo em vista a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a reorganização da região de informação de voo (FIR) Shannon e a implementação do plano de transição para a navegação baseada no desempenho (PBN).
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Irlanda já implementou um espaço aéreo de rotas livres (FRA) nos limites superiores e inferiores do espaço aéreo.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 17 e 19, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Irlanda devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Irlanda relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Irlanda foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Irlanda para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Irlanda , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Irlanda	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Irlanda coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Irlanda apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a setorização flexível do espaço aéreo, a classificação múltipla dos controladores de tráfego aéreo (ATCO), um centro de operações de contingência em rota para o centro de controlo da região de Shannon (ACC) e projetos centrados no reforço das capacidades do setor.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 24 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Irlanda devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho relativo à capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Irlanda.
- (28) A Comissão concluiu que os objetivos propostos para o PR3 para o atraso ATFM médio à chegada, que varia entre 0,25 e 0,20 minutos por voo, para os anos civis de 2021 a 2024, são significativamente superiores ao desempenho alcançado em termos de atraso ATFM à chegada em todos os anos do segundo período de referência («PR2»), exceto num desses anos, com um atraso ATFM médio à chegada de aproximadamente 0,15 minutos por voo observados durante esse período.
- (29) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Irlanda deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal à luz das observações *supra*, ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (30) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Irlanda 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (31) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Irlanda para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Irlanda	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	26,36 EUR	25,03 EUR	47,25 EUR	29,84 EUR	25,01 EUR	24,66 EUR

- (33) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Irlanda ao nível da zona de tarifação de -0,4 % por ano durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (34) 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 Irlanda ao nível da zona de tarifação de -0,7 % por ano durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência da União de longo prazo de -1,3 % para o mesmo período.
- (35) 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 Irlanda para o custo unitário determinado de 25,03 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 52,9 % inferior ao valor de referência médio de 53,20 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão observa que o custo unitário determinado em rota da Irlanda para 2024 continuará a ser inferior em 51,1 % à média do grupo de comparação.
- (36) Tal como especificado no considerando 33, é evidente que a tendência do DUC da Irlanda em relação ao PR3 supera, em grande medida, à tendência correspondente a nível da União. Além disso, o DUC da Irlanda em 2024 é inferior aos valores de referência de 2014 e 2019, o que demonstra que os ganhos efetivos de eficiência em termos de custos são alcançados tanto a médio como a longo prazo. Por último, remetendo para o considerando 35, a Irlanda demonstra um forte desempenho em termos de relação custo-eficácia em termos de nível do DUC, uma vez que o valor de referência para 2019 e o DUC para 2024 da Irlanda são ambos significativamente inferiores (em mais de 50 %) aos valores médios correspondentes do grupo de referência. Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União observado no considerando 34 não impede o estabelecimento de coerência com os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União no que diz respeito à Irlanda.
- (37) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 33 e 36, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Irlanda devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

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

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

- (39) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Irlanda suscita preocupações.
- (40) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Irlanda incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,50 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,0 % dos custos determinados.
- (41) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,50 % dos custos determinados, tivesse 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.

- (42) Por conseguinte, a Irlanda deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (43) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 9 a 42, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Irlanda são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (44) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (45) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Irlanda nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A Irlanda é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Irlanda	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
IAA	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Irlanda, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Valores de referência para a Irlanda	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Irlanda, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Irlanda	0,01	0,03	0,03	0,03

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

Zona de tarifação de rota para a Irlanda	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	26,36 EUR	25,03 EUR	47,25 EUR	29,84 EUR	25,01 EUR	24,66 EUR

DECISÃO (UE) 2022/767 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado por Portugal ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2288]***(Apenas faz fé o texto em língua portuguesa)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (1) O artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 prevê a criação de 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 exige que Estados-Membros fixem objetivos de desempenho vinculativos a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), relativamente a 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 dos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho da União, com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (2) Desde o primeiro trimestre de 2020, o surto da pandemia de COVID-19 afetou significativamente o setor dos transportes aéreos e reduziu consideravelmente os volumes de tráfego aéreo face aos níveis pré-pandémicos, em virtude das medidas adotadas pelos Estados-Membros e países terceiros para conter a pandemia.
- (3) Os objetivos de desempenho da União para o terceiro período de referência («PR3») foram inicialmente estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão ⁽³⁾. Uma vez que esses objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de plano de desempenho subsequentemente adotados pelos Estados-Membros para o PR3 foram definidos antes do surto da pandemia de COVID-19, não foi possível ter em conta a alteração significativa das circunstâncias do transporte aéreo provocada pelo surto.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que, de acordo com as previsões gerais de tráfego de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões «STATFOR» do Eurocontrol, o tráfego aéreo da União deverá atingir os níveis pré-pandémicos em 2023 e superar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa, igualmente, que se espera uma recuperação desigual do tráfego entre Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com objetivos de desempenho locais revistos para o PR3, que foram apresentados à Comissão para avaliação até 1 de outubro de 2021. Depois de verificar a completude dos projetos de plano de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos de plano de desempenho atualizados até 17 de novembro de 2021. A avaliação da Comissão exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado por Portugal.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos por Portugal com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) No domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados por Portugal no que se refere à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) Portugal propôs os seguintes objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança no que se refere à eficácia da gestão da segurança, repartidos por objetivo de gestão da segurança e expressos em nível de execução:

⁽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).

Portugal	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) No que diz respeito aos objetivos de segurança propostos por Portugal para o prestador de serviços de navegação aérea (NAV Portugal), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 quanto ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado por Portugal prevê medidas relativas à NAV Portugal para cumprir os objetivos de segurança locais, nomeadamente a modernização dos instrumentos existentes, a melhoria do processo de monitorização dos indicadores de segurança e da comunicação de informações sobre a cultura de segurança, e a revisão da estrutura de formação sobre o sistema de gestão da segurança.
- (13) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) No domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados por Portugal no que se refere à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho de Portugal foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (16) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos por Portugal e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos por Portugal, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Valores de referência para Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos por Portugal são iguais aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que Portugal apresentou, no projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos ambientais locais, nomeadamente a otimização e a extensão da área de manobra do terminal (TMA) da Madeira, a implementação de um plano de transição para a navegação baseada no desempenho (PBN), novas estruturas para rotas-padrão de partida por instrumentos (SID) e rotas-padrão de chegada por instrumentos (STAR) em Cascais, um sistema de *point merge* na área de controlo terminal (TMA) de Lisboa, e várias medidas para reforçar a colaboração transfronteiriça com França, Espanha e Marrocos.
- (19) Além disso, a Comissão observa que Portugal já implementou o espaço aéreo de rotas livres (FRA) a partir do nível de voo 245 na Região de Informação de Voo (FIR) de Lisboa e tenciona alargar esse espaço aéreo à FIR de Santa Maria no final de 2024.
- (20) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (17) a (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) No domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos propostos por Portugal no que se refere ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho de Portugal foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) Os objetivos de capacidade em rota propostos por Portugal para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade em rota propostos por Portugal, em minutos de atraso ATFM por voo	0,09	0,13	0,13	0,13
Valores de referência para Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos por Portugal são iguais aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que Portugal apresentou, no projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem a transição para um novo sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e sala de operações (OPS), alterações do espaço aéreo, incluindo iniciativas transfronteiriças relativas ao espaço aéreo de rotas livres, procedimentos reforçados de gestão do fluxo de tráfego aéreo e da capacidade (ATFCM), bem como a implementação de um plano de recrutamento para aumentar significativamente os controladores de tráfego aéreo equivalentes a tempo inteiro (+ 25 % até 2024 face aos níveis de 2019).
- (26) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (24) a (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que os objetivos propostos suscitam preocupações relativamente a Portugal.
- (28) A Comissão observa que, ao comparar a nível dos aeroportos os objetivos nacionais propostos no que se refere ao atraso ATFM médio à chegada com o desempenho de aeroportos semelhantes durante o segundo período de referência («PR2»), concluiu que os aeroportos de Lisboa e do Porto deverão registar atrasos ATFM mais elevados do que os previstos para os aeroportos semelhantes.
- (29) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, Portugal deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal à luz das observações acima expostas ou rever em baixa os objetivos de capacidade propostos para os serviços de navegação aérea de terminal.

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

- (30) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos por Portugal no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (31) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) Portugal propôs os seguintes objetivos de custo-eficiência em rota para o PR3:

Zona de tarifação de rota de Portugal Continental	Valor de referência 2014	Valor de referência 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) Relativamente ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de Portugal ao nível da zona de tarifação de +2,1 % por ano no PR3 é pior do que o desempenho da tendência a nível da União de +1,0 % no mesmo período.
- (34) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo de Portugal ao nível da zona de tarifação de +0,5 % no PR2 e no PR3 é pior do que o desempenho da tendência da União de longo prazo de -1,3 % no mesmo período.
- (35) Contudo, ao comparar as tendências do DUC local e a nível da União referidas nos considerandos (33) e (34), importa ter em conta que, segundo o STATFOR do Eurocontrol, o crescimento do tráfego em rota de Portugal durante o PR3 deverá ser significativamente inferior ao crescimento médio do tráfego a nível da União. Tal dificultará o cumprimento por Portugal das referidas tendências do DUC a nível da União.
- (36) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência de Portugal para o DUC de 34,88 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 12,2 % inferior ao valor de referência médio de 39,73 EUR (EUR2017) do grupo de comparação relevante. A Comissão observa que o custo unitário determinado em rota de Portugal para 2024 continuará a ser inferior em 9,8 % à média do grupo de comparação.
- (37) A Comissão examinou ainda se os desvios observados nos considerandos (33) e (34) podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, na condição de os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União ou à tendência do DUC de longo prazo a nível da União resultarem exclusivamente de custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para cumprir os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou com medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (38) 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 Portugal apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas e investimentos a implementar pelo prestador de serviços de navegação aérea, ou seja, a NAV Portugal, para alcançar os objetivos de capacidade locais.
- (39) Em especial, Portugal tenciona pôr em serviço um novo sistema ATM, uma vez que o sistema atualmente em utilização completou o seu ciclo de vida e precisa de ser substituído. Esta ação é importante para garantir uma capacidade adequada no futuro, uma vez que o atual sistema ATM foi responsável por uma parte substancial dos atrasos ATFM da NAV Portugal durante o PR2, no contexto pré-COVID-19. O novo sistema ATM reduzirá a carga de trabalho dos controladores de tráfego aéreo por aeronave e permitirá novas funcionalidades, proporcionando ganhos operacionais.
- (40) Além disso, durante o PR3 Portugal tenciona aumentar significativamente o número de controladores de tráfego aéreo equivalentes a tempo inteiro envolvidos nas operações. Esta evolução é essencial para permitir a abertura de um maior número de setores no espaço aéreo de rota de Portugal até ao final do PR3, o que reforçará a capacidade oferecida.

- (41) Com base na análise pormenorizada do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que as medidas pertinentes delineadas por Portugal no projeto de plano de desempenho são efetivamente necessárias para cumprir os objetivos de capacidade locais. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo organismo de análise do desempenho, pode concluir-se que os custos adicionais dessas medidas superam os desvios em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos (33) e (34).
- (42) À luz das considerações formuladas nos considerandos (38) a (41), a Comissão considera portanto que o critério estabelecido no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), é cumprido por Portugal.
- (43) Por conseguinte, não é necessário examinar mais aprofundadamente o cumprimento do critério enunciado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), por Portugal.
- (44) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (33) a (43), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (45) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os objetivos propostos não suscitam preocupações relativamente a Portugal.

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

- (46) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Relativamente a este aspeto, a Comissão analisou se os regimes de incentivos propostos cumprem os requisitos substantivos estabelecidos no artigo 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os regimes de incentivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal suscitam preocupações.
- (47) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho de Portugal incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,5 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,5 % dos custos determinados.
- (48) Em relação aos referidos regimes de incentivos, e com base nos pareceres dos peritos transmitidos pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão duvida fortemente que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,5 % dos custos determinados, tenha qualquer impacto significativo nas receitas em risco, como exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (49) Por conseguinte, Portugal, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve rever os seus regimes de incentivos para cumprir os objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo que o nível fixado das desvantagens financeiras máximas resultantes desses regimes de incentivos tenha um impacto significativo nas receitas em risco, como exigido expressamente no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, deve conduzir a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (50) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (9) a (49), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho de Portugal são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

- (51) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (52) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Portuguesa.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Portugal	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos por Portugal, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Valores de referência para Portugal	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade em rota propostos por Portugal, em minutos de atraso ATFM por voo	0,09	0,13	0,13	0,13
Valores de referência para Portugal	0,09	0,13	0,13	0,13

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

Zona tarifária de rota de Portugal Continental	Valor de referên- cia 2014	Valor de referên- cia 2019	2020- 2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

DECISÃO (UE) 2022/768 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Eslováquia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2289]***(Apenas faz fé o texto em língua eslovaca)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾ medidas excecionais para o PR3, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão regista que, segundo as previsões de tráfego do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR») de outubro de 2021, o tráfego aéreo a nível da União deverá atingir os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e ultrapassar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão regista igualmente que deverão ocorrer discrepâncias entre os Estados-Membros no que se refere à recuperação do tráfego.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado pela Eslováquia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Eslováquia com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e 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.
- (9) Uma vez que a Eslováquia não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho do PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (10) No domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Eslováquia no que se refere à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (11) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Eslováquia em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Eslováquia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Política e objetivos de segurança	B	B	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	B	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	B	B	C	C

- (12) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Eslováquia para o prestador de serviços de navegação aérea (LPS SR), a Comissão observa, no que diz respeito à «promoção da segurança», que os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024. No que diz respeito à «garantia de segurança», os objetivos locais estão alinhados com o objetivo de desempenho a nível da União a partir de 2022, ao passo que, nos domínios da «política e objetivos de segurança» e da «cultura de segurança», o objetivo a nível da União deverá ser alcançado a partir de 2023. Por último, no que diz respeito à «gestão dos riscos para a segurança», prevê-se que a coerência com o objetivo de desempenho a nível da União seja alcançada em 2024.
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Eslováquia estabelece medidas para as LPS SR para a consecução dos objetivos de segurança locais, tais como atividades destinadas a reforçar a «cultura justa», o reforço dos procedimentos de resposta a emergências, bem como ações relativas à formação do pessoal em matéria de gestão da segurança.
- (14) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 12 e 13, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) No domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Eslováquia no que se refere à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (17) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela Eslováquia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Eslováquia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Valores de referência para a Eslováquia	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

- (18) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Eslováquia são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Eslováquia apresentou no seu projeto de plano de desempenho várias medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem novos progressos na implementação do Espaço Aéreo de Rota Livre do Sudeste da Europa (SEE FRA), uma maior colaboração transfronteiriça e a ressetorização do espaço aéreo do centro de controlo da área de Bratislava.
- (20) Além disso, a Comissão observa que a Eslováquia já implementou um espaço aéreo de rotas livres de 24 horas.
- (21) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 18 a 20, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (22) No domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos propostos pela Eslováquia no que se refere ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (23) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (24) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Eslováquia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Eslováquia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,05	0,07	0,08	0,07
Valores de referência para a Eslováquia	0,05	0,07	0,08	0,07

- (25) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Eslováquia são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (26) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Eslováquia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem a modernização do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM), a implementação da ligação de dados ar-terra, a reavaliação e o aumento da capacidade do setor, a participação no projeto SEE FRA, a melhoria das técnicas de gestão do fluxo de tráfego aéreo e da capacidade, bem como o aumento do recrutamento de controladores de tráfego aéreo (ATCO), o que resultou num aumento global dos ETI ATCO antes do final do PR3.
- (27) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 25 e 26, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (28) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos pela Eslováquia no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (29) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (30) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Eslováquia para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota da Eslováquia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	57,08 EUR	47,18 EUR	80,51 EUR	68,51 EUR	59,12 EUR	51,88 EUR

- (31) Relativamente ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota da Eslováquia ao nível da zona de tarifação de +2,4 % por ano no PR3 é pior do que o desempenho da tendência a nível da União de +1,0 % no mesmo período.
- (32) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo da Eslováquia ao nível da zona de tarifação de -1,1 % no PR2 e no PR3 é pior do que o desempenho da tendência da União de longo prazo de -1,3 % no mesmo período.
- (33) Contudo, ao comparar as tendências do DUC local e a nível da União referidas nos considerandos 31 e 32, importa ter em conta que, segundo o STATFOR do Eurocontrol, o crescimento do tráfego em rota da Eslováquia durante o PR3 deverá ser significativamente inferior ao crescimento médio do tráfego a nível da União. Tal dificultará o cumprimento pela Eslováquia das referidas tendências do DUC a nível da União.

- (34) 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 47,18 EUR da Eslováquia em EUR2017 é 23,5 % superior ao valor de referência médio de 38,19 EUR em termos reais a preços de 2017 («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 Eslováquia para 2024 é 28,9 % superior à média do grupo de comparação.
- (35) A Comissão examinou ainda se os desvios observados nos considerandos 31, 32 e 34 podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, na condição de os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União ou à tendência do DUC de longo prazo a nível da União resultarem exclusivamente de custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para cumprir os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou com medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (36) 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 Eslováquia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas e investimentos a implementar pelo prestador de serviços de navegação aérea, ou seja, a LPS SR, para alcançar os objetivos de capacidade locais.
- (37) A Eslováquia prevê, em especial, um aumento significativo do número de ATCO equivalentes a tempo inteiro em operações até ao final do PR3. Tal como explicitado pela Eslováquia, o LPS SR teve de utilizar amplamente as horas extraordinárias ATCO, a fim de satisfazer a procura de tráfego nas circunstâncias anteriores à COVID-19. É compreensível que tal não seja sustentável a longo prazo, tanto a nível operacional como financeiro, e que, por conseguinte, o LPS SR planeie prosseguir o recrutamento e a formação de ATCO adicionais, a fim de dar resposta à procura de tráfego prevista no futuro. Está previsto um novo reforço da capacidade através da modernização do sistema ATM, incluindo a implementação da funcionalidade de ligação de dados ar-terra e a introdução de uma «ferramenta de complexidade» que permita uma gestão mais avançada da capacidade de controlo do tráfego aéreo.
- (38) Com base na análise pormenorizada do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que as medidas pertinentes delineadas pela Eslováquia no projeto de plano de desempenho são efetivamente necessárias para cumprir os objetivos de capacidade locais. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo organismo de análise do desempenho, pode concluir-se que os custos adicionais dessas medidas superam os desvios em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos 31 e 32.
- (39) À luz das considerações formuladas nos considerandos 36 a 38, a Comissão considera portanto que o critério estabelecido no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), é cumprido pela Eslováquia.
- (40) Por conseguinte, não é necessário examinar mais aprofundadamente o cumprimento do critério enunciado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), pela Eslováquia.
- (41) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 28 a 40, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

CONCLUSÕES

- (42) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 10 a 41, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslováquia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (43) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.

- (44) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Eslovaca.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Eslováquia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Política e objetivos de segurança	B	B	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	B	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	B	B	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Eslováquia, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Valores de referência para a Eslováquia	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Eslováquia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,05	0,07	0,08	0,07
Valores de referência para a Eslováquia	0,05	0,07	0,08	0,07

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

Zona de tarifação de rota para a Eslováquia	Valor de referên- cia de 2014	Valor de referên- cia de 2019	2020-20- 21	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	57,08 EUR	47,18 EUR	80,51 EUR	68,51 EUR	59,12 EUR	51,88 EUR

DECISÃO (UE) 2022/769 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Lituânia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2290]***(Apenas faz fé o texto em língua lituana)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (2) Desde o primeiro trimestre 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excepcionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Lituânia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Lituânia com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.
- (9) Uma vez que a Lituânia não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho relativo ao PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (11) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Lituânia em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excepcionais 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).

Lituânia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela Lituânia para o prestador de serviços de navegação aérea (Oro Navigacija) corresponde aos objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia estabelece medidas para a Oro Navigacija com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a implantação de um novo sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) com funções de segurança adicionais, revisões regulares da política de segurança que tenham em conta a regulamentação nacional e internacional, o reforço da formação em matéria de segurança e o reforço da cooperação civil-militar.
- (14) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (12) e (13), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (17) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Lituânia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Lituânia , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Valores de referência para a Lituânia	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Lituânia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Lituânia apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o alargamento dos procedimentos relativos ao espaço aéreo de rotas livres no bloco funcional de espaço aéreo do Báltico até fevereiro de 2022, bem como as medidas recomendadas no ERNIP pelo gestor da rede, incluindo um plano de transição para a navegação baseada no desempenho e uma reconfiguração importante do espaço aéreo.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (18) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Lituânia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Lituânia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Lituânia	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Lituânia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Lituânia apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a otimização do espaço aéreo do centro de controlo da zona de Vilnius, a implantação de um novo sistema ATM, bem como a introdução de um novo sistema de escalas de controladores de tráfego aéreo (ATCO) em 2022.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (27) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (28) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais, e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (29) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Lituânia para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota da Lituânia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR

- (30) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Lituânia ao nível da zona de tarifação de -0,1 % durante o PR3 está de acordo com a tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (31) 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 Lituânia ao nível da zona de tarifação de -2,0 % durante o PR2 e o PR3 vai além da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3 % durante o mesmo período.
- (32) 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 Lituânia para o custo unitário determinado de 37,64 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 42,7 % superior ao valor de referência médio de 26,39 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Lituânia continua acima da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de 23,0 % observada para 2024.

- (33) Tal como referido nos considerandos (30) e (31), é evidente que a Lituânia supera tanto a tendência do DUC a nível da União do PR3 como a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Lituânia em 2024 é inferior ao valor de referência de 2014 e mantém-se estável em comparação com o valor de referência de 2019. Independentemente da diferença entre o valor de referência da Lituânia e a média do grupo de referência observada no considerando (32), a Lituânia demonstrou uma evolução da relação custo-eficiência que corresponde às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (34) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (27) e (33), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

CONCLUSÕES

- (35) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (34), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (36) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (37) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Lituânia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Lituânia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Lituânia , expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Valores de referência para a Lituânia	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

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

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade de rota para a Lituânia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Lituânia	0,01	0,03	0,03	0,03

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

Zona de tarifação de rota para a Lituânia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR

DECISÃO (UE) 2022/770 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Dinamarca ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2291]***(Apenas faz fé o texto na língua dinamarquesa)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) 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 excepcionais 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 referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão regista que segundo as previsões de tráfego do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR») de outubro de 2021 o tráfego aéreo a nível da União deverá atingir os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e ultrapassar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão regista igualmente que deverão ocorrer discrepâncias entre os Estados-Membros no que se refere à recuperação do tráfego.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado pela Dinamarca.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Dinamarca com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e 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,

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (9) No domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Dinamarca no que se refere à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Dinamarca em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos em função dos objetivos de gestão da segurança e expressos enquanto nível de aplicação, são os seguintes:

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excepcionais 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).

Dinamarca	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Naviair	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	B	C	D	D
	Garantia de segurança	B	C	C	C
	Promoção da segurança	B	C	C	C
	Cultura de segurança	B	C	C	C

- (11) No que diz respeito aos objetivos de segurança propostos pela Dinamarca para o prestador de serviços de navegação aérea (Naviair), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2023 quanto ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho da União para cada ano civil de 2022 a 2024 e, exceto no que respeita ao domínio da «política e objetivos de segurança», no qual se prevê que o objetivo de desempenho da União seja alcançado para cada ano civil do período de referência.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Dinamarca estabelece medidas para a Naviair com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a aplicação dos requisitos de conformidade impostos pelo Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽⁶⁾, bem como as melhores práticas delineadas nos manuais de gestão da segurança da OACI, da CANSO e do Eurocontrol. No entanto, a Comissão considera que devem ser fornecidos mais pormenores sobre as medidas previstas durante o acompanhamento dos restantes anos do PR3.
- (13) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 11 e 12, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) No domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Dinamarca no que se refere à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (16) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela Dinamarca e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Dinamarca, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,14%	1,14%	1,14%	1,14%
Valores de referência para a Dinamarca	1,14%	1,14%	1,14%	1,14%

- (17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Dinamarca são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Dinamarca apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implementação da navegação baseada no desempenho e a reconfiguração das rotas normalizadas de partida e chegada por instrumentos.
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Dinamarca já implementou um espaço aéreo de rotas livres (FRA) a partir do nível de voo 285 e incentiva a Dinamarca a prosseguir a implementação do FRA.
- (20) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 17 a 19, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (21) No domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos propostos pela Dinamarca no que se refere ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (23) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Dinamarca para o PR3, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Dinamarca expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,03	0,06	0,06	0,05
Valores de referência para a Dinamarca	0,03	0,06	0,06	0,05

- (24) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Dinamarca são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Dinamarca apresentou, no projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem a melhoria contínua da rede de rotas dos serviços de tráfego aéreo, o reforço da cooperação civil-militar para otimizar a utilização da FRA, pequenas atualizações do sistema de gestão do tráfego aéreo e a implementação de técnicas melhoradas de gestão do fluxo de tráfego aéreo e de capacidade.
- (26) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 24 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que os objetivos propostos não suscitam preocupações relativamente à Dinamarca.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (28) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos pela Dinamarca no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (29) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (30) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Dinamarca para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota para a Dinamarca	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	488,1 DKK	428,7 DKK	935,4 DKK	479,4 DKK	423,3 DKK	393,9 DKK
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

- (31) 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 Dinamarca ao nível da zona de tarifação de -2,1% durante o PR3 supera a tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (32) 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 Dinamarca ao nível da zona de tarifação de -2,4% durante o PR2 e o PR3 supera a tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (33) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Dinamarca para o DUC de 57,64 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 28,0% superior ao valor de referência médio de 45,04 EUR (EUR2017) do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Dinamarca continua acima da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de 22,2% observada para 2024.
- (34) Tal como referido nos considerandos 31 e 32, é evidente que a Dinamarca supera, com uma margem significativa, tanto a tendência do DUC a nível da União do PR3 como a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Dinamarca em 2024 é inferior aos valores de referência para 2014 e 2019, o que demonstra que os ganhos efetivos de eficiência em termos de custos são alcançados tanto a médio como a longo prazo. Independentemente da diferença entre o valor de referência da Dinamarca e a média do grupo de referência observada no considerando 33, a Dinamarca registou uma evolução da relação custo-eficiência que corresponde às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (35) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 31 a 34, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (36) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os objetivos propostos não suscitam preocupações relativamente à Dinamarca.

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

- (37) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que os regimes de incentivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca suscitam preocupações.
- (38) A Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade em rota e o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca incluem uma desvantagem financeira máxima que ascende a 0,50% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima que ascende a 0,40% dos custos determinados.
- (39) Em relação aos referidos regimes de incentivos, e com base nos pareceres dos peritos transmitidos pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão duvida fortemente de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,50% dos custos determinados, tenha qualquer impacto significativo nas receitas em risco, como exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

- (40) Por conseguinte, a Dinamarca, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve rever os seus regimes de incentivos para cumprir os objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo que o nível fixado das desvantagens financeiras máximas resultantes desses regimes de incentivos tenha um impacto significativo nas receitas em risco, como exigido expressamente no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, deve conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1% dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (41) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 9 a 40, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (42) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (43) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Dinamarca.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Dinamarca	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Naviair	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	B	C	D	D
	Garantia de segurança	B	C	C	C
	Promoção da segurança	B	C	C	C
	Cultura de segurança	B	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Dinamarca, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,14%	1,14%	1,14%	1,14%
Valores de referência para a Dinamarca	1,14%	1,14%	1,14%	1,14%

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Dinamarca, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,03	0,06	0,06	0,05
Valores de referência para a Dinamarca	0,03	0,06	0,06	0,05

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

Zona de tarifação de rota para a Dinamarca	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	488,1 DKK	428,7 DKK	935,4 DKK	479,4 DKK	423,3 DKK	393,9 DKK
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

DECISÃO (UE) 2022/771 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Estónia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2292]***(Apenas faz fé o texto em língua estónia)****(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), primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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 medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol, de outubro de 2021, preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Estónia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Estónia com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Estónia 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.

⁽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) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Estónia em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

Estónia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
EANS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela Estónia para o prestador de serviços de navegação aérea (EANS) corresponde aos objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Estónia estabelece medidas para a EANS com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, incluindo atividades em conformidade com o programa de segurança do Estado, a participação no estudo Eurocontrol/CANSO *Standard of Excellence Maturity Study* e outras ações empreendidas no âmbito da estratégia de segurança da EANS.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos 11 e 12, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Estónia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Estónia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Estónia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Estónia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Estónia, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Valores de referência para a Estónia	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Estónia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Estónia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem um plano de transição para a navegação baseada no desempenho e para a continuação da cooperação transfronteiriça com a Finlândia no âmbito do projeto FINEST.
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Estónia já implementou um espaço aéreo de rotas livres (FRA) entre os níveis de voo (FL) 95 e FL660.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 17 e 19, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Estónia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Estónia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Estónia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Estónia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Estónia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Estónia	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Estónia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Estónia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade em rota, em especial a continuação da colaboração transfronteiriça com a Finlândia no âmbito do projeto FINEST, que permite uma setorização transfronteiras dinâmica.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 24 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Estónia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos não suscitavam quaisquer preocupações no que diz respeito à Estónia.

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

- (28) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Estónia 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 DUC de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (29) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (30) Os objetivos em matéria de relação custo-eficiência em rota propostos pela Estónia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Estónia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	25,16 EUR	32,13 EUR	60,19 EUR	34,80 EUR	30,57 EUR	29,97 EUR

- (31) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Estónia ao nível da zona de tarifação de -1,7 % durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (32) 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 Estónia ao nível da zona de tarifação de +2,0 % durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência da União de longo prazo de -1,3 % para o mesmo período.

- (33) 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 Estónia para o custo unitário determinado de 32,13 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 19,8 % superior ao valor de referência médio de 26,81 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. No entanto, o DUC da Estónia supera o do grupo de comparação durante o período de referência, atingindo assim, em 2024, um nível inferior em 3,0 % à média do grupo de comparação.
- (34) A Comissão examinou se os desvios observados nos considerandos 32 e 33 podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, desde que os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União se devam exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com as 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, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (35) No que diz respeito ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão não encontrou, no projeto de plano de desempenho da Estónia, informações que sugiram que o desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se refere o considerando 32 se deve exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para alcançar os objetivos de desempenho de capacidade locais. 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 Estónia.
- (36) No que diz respeito ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Estónia invocou, no seu projeto de plano de desempenho, como custos de reestruturação, os custos associados ao projeto FINEST empreendido no âmbito de uma cooperação bilateral entre os prestadores de serviços de navegação aérea estónios e finlandeses para efeitos da implementação de serviços de tráfego aéreo transfronteiras dinâmicos. A Comissão observa que o projeto FINEST visa criar um ambiente de rotas livres sem fronteiras em todo o espaço aéreo estónio e finlandês, permitir uma setorização transfronteiras dinâmica do espaço aéreo e criar sinergias através da utilização conjunta e do planeamento de recursos. O projeto FINEST já incluiu a execução de uma vasta gama de medidas preparatórias com o objetivo de iniciar a prestação de serviços transfronteiras até ao final de 2022.
- (37) A Estónia informa que o projeto FINEST dá origem a custos relacionados com pessoal, atividades de formação, deslocações para a execução do projeto, bem como novos programas informáticos e sistemas. A Estónia salienta que os investimentos em *hardware* e *software* do sistema ATM durante o PR3 são uma condição prévia para a cooperação FINEST, uma vez que o projeto inclui a implementação de um sistema ATM unificado na Estónia e na Finlândia.
- (38) A Comissão reconhece que o projeto FINEST deverá proporcionar benefícios substanciais em termos de flexibilidade, eficiência e qualidade dos serviços, minimizando simultaneamente os atrasos na gestão do fluxo de tráfego aéreo. Os ganhos financeiros resultantes foram quantificados pela Estónia no âmbito de uma análise custo-benefício, com base na qual a Estónia estima que se concretizará um benefício financeiro líquido para os utilizadores do espaço aéreo quando o tráfego recuperar para os níveis anteriores à pandemia.
- (39) Com base na análise pormenorizada efetuada pelo órgão de análise do desempenho das medidas comunicadas pela Estónia relativamente ao projeto FINEST, a Comissão considera que os custos conexos são considerados custos de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, uma vez que o projeto fornece um modelo de negócio e procedimentos para uma prestação integrada de serviços de navegação aérea numa base transfronteiras. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão concluiu que o desvio em relação à tendência a longo prazo do DUC a nível da União referida no considerando 32 pode ser atribuído aos custos de reestruturação comunicados pela Estónia relativamente ao projeto FINEST.
- (40) À luz das observações incluídas nos considerandos 36 a 39, a Comissão considera que o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do referido anexo é cumprido no caso da Estónia.
- (41) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 28 e 40, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

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

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

- (43) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Estónia suscita preocupações.
- (44) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Estónia incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,5 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,0 % dos custos determinados.
- (45) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,5 % dos custos determinados, tivesse 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.
- (46) Por conseguinte, a Estónia deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (47) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 10 a 46, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Estónia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (48) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.

- (49) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Estónia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Estónia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Estónia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
EANS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Estónia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Valores de referência para a Estónia	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Estónia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,01	0,03	0,03	0,03
Valores de referência para a Estónia	0,01	0,03	0,03	0,03

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

Zona de tarifação de rota para a Estónia	Valor de referên- cia de 2014	Valor de referên- cia de 2019	2020-20- 21	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	25,16 EUR	32,13 EUR	60,19 EUR	34,80 EUR	30,57 EUR	29,97 EUR

DECISÃO (UE) 2022/772 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela República Checa ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2293]***(Apenas faz fé o texto na língua checa)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) 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 (*). Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 (†) que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão regista que segundo as previsões de tráfego do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR») de outubro de 2021 o tráfego aéreo a nível da União deverá atingir os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e ultrapassar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão regista igualmente que deverão ocorrer discrepâncias entre os Estados-Membros no que se refere à recuperação do tráfego.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado pela República Checa.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela República Checa com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e 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.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela República Checa 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela República Checa em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

(*) 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).

(†) 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).

República Checa	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela República Checa para o prestador de serviços de navegação aérea (ANS CR) é equivalente aos objetivos de segurança a nível da União para o ano civil de 2024 e para os anos anteriores do período de referência.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela República Checa estabelece medidas para a ANS CR com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como o desenvolvimento de sistemas obrigatórios e voluntários de comunicação de informações, a criação de um Conselho para a Segurança, composto pela NSA e pela ANS CR, e o desenvolvimento e o apoio do sistema de gestão dos riscos de fadiga nos sistemas de controlo da fadiga.
- (13) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela República Checa 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. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da República Checa foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (16) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela República Checa e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos ambientais em rota propostos pela República Checa, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,05%	2,05%	2,05%	2,05%
Valores de referência para a República Checa	2,05%	2,05%	2,05%	2,05%

- (17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela República Checa são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a República Checa apresentou no seu projeto de plano de desempenho várias medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem uma nova setorização para a região de informação de voo de Praga, a supressão das rotas na área de manobra do terminal de Praga (Praha Terminal Manoeuvring Area — TMA), bem como uma maior colaboração transfronteiriça.
- (19) Além disso, a Comissão observa que a República Checa já concluiu a implementação do espaço aéreo de rotas livres entre o nível de voo 95 e o nível de voo 660 desde fevereiro de 2021.
- (20) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (17) a (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela República Checa 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. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da República Checa foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade em rota propostos pela República Checa para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade de rota para a República Checa, expresso em minutos de atraso ATFM por voo	0,06	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a República Checa	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade propostos pela República Checa é equivalente aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a República Checa apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, várias medidas destinadas a cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem a transição para um novo sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM), a implementação de um projeto de otimização e reestruturação da ATM, a introdução de um instrumento de gestão do espaço aéreo, uma nova setorização, bem como um aumento significativo do número de controladores de tráfego aéreo (ATCO) nas operações até ao final do PR3.
- (26) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 24 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que o projeto de objetivos propostos suscita preocupações relativamente à República Checa.
- (28) Especificamente, a Comissão constatou que os objetivos propostos para o PR3 para o atraso ATFM à chegada médio de 0,40 minutos por voo para os anos civis de 2021 a 2024 foram significativamente superiores aos alcançados nos atrasos ATFM durante o segundo período de referência (PR2), que oscilaram entre 0,01 e 0,16 minutos por voo.
- (29) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a República Checa deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações expostas no considerando 28, ou rever em baixa esses objetivos.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (30) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos pela República Checa no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos 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 PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (31) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela República Checa para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota para a República Checa	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

- (33) Relativamente ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota da República Checa ao nível da zona de tarifação de +2,4% por ano no PR3 é pior do que o desempenho da tendência a nível da União de +1,0% no mesmo período.
- (34) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo da República Checa ao nível da zona de tarifação de -0,1% no PR2 e no PR3 é pior do que o desempenho da tendência da União de longo prazo de -1,3% no mesmo período.
- (35) Contudo, ao comparar as tendências do DUC local e a nível da União referidas nos considerandos 33 e 34, importa ter em conta que, segundo o STATFOR do Eurocontrol, o crescimento do tráfego em rota da República Checa durante o PR3 deverá ser significativamente inferior ao crescimento médio do tráfego a nível da União. Tal dificulta o cumprimento pela República Checa das referidas tendências do DUC a nível da União.
- (36) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da República Checa para o DUC de 41,95 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 8,0% superior ao valor de referência médio de 38,85 EUR (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 para a República Checa para 2024 é 12,4% superior à média do grupo de comparação.
- (37) A Comissão examinou ainda se os desvios observados nos considerandos 33, 34 e 36 podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, na condição de os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União resultarem exclusivamente de custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para cumprir os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou com medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (38) 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 República Checa apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, uma vasta panóplia de medidas a implementar pela ANSP (ANS CR), destinadas a cumprir os objetivos de capacidade locais. A República Checa alega que, sem grandes investimentos em sistemas, procedimentos e pessoal operacional durante o PR3, a ANS CR não conseguiria ter em conta o nível de tráfego registado em 2019, no contexto pré-COVID, tendo igualmente em conta o aumento contínuo da complexidade do tráfego.
- (39) Com efeito, as medidas de reforço da capacidade delineadas no projeto de plano de desempenho visam um aumento estrutural da capacidade e da produtividade dos serviços de rota, nomeadamente permitindo que os controladores de tráfego aéreo anteriormente responsáveis pelo controlo do aeródromo nos aeroportos regionais assumam novas responsabilidades no que diz respeito ao controlo do espaço aéreo inferior em rota. As medidas subjacentes incluem um processo de formação específico para os controladores de tráfego aéreo em causa, uma reorganização do trabalho na empresa e uma ressetorização do espaço aéreo. Com base nesta iniciativa e no recrutamento de novos controladores de tráfego aéreo, o número previsto de controladores de tráfego aéreo de rota regista um aumento significativo em relação ao PR3, em comparação com os níveis de 2019. Espera-se um outro contributo positivo para a capacidade do novo sistema ATM, cuja entrada em funcionamento está prevista para 2022.

- (40) Com base na análise pormenorizada do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que as medidas pertinentes delineadas pela República Checa no projeto de plano de desempenho são efetivamente necessárias para cumprir os objetivos de capacidade locais. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo organismo de análise do desempenho, pode concluir-se que os custos adicionais dessas medidas superam os desvios em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos 33 e 34.
- (41) À luz das considerações formuladas nos considerandos 38 a 40, a Comissão considera portanto que o critério estabelecido no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), é cumprido pela República Checa.
- (42) Decorre das constatações acima que não é necessário examinar mais aprofundadamente o cumprimento do critério enunciado no ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), pela República Checa.
- (43) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (33) a (42), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (44) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os objetivos propostos suscitam preocupações relativamente à República Checa.
- (45) Ao comparar o DUC relativo ao terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes durante o PR3, a Comissão observa que se estima que o DUC para o aeroporto de Praga seja muito significativamente superior ao DUC médio dos aeroportos em causa.
- (46) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a República Checa deve justificar melhor os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência de terminal à luz das observações expostas no considerando (45), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (47) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que os regimes de incentivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa suscitam preocupações.
- (48) A Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade em rota e o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da República Checa incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,50% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,50% dos custos determinados.
- (49) Em relação aos referidos regimes de incentivos, e com base nos pareceres dos peritos transmitidos pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão duvida fortemente de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,50% dos custos determinados, tenha qualquer impacto significativo nas receitas em risco, como exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

- (50) Por conseguinte, a República Checa, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve rever os seus regimes de incentivos para cumprir os objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que o nível fixado das desvantagens financeiras máximas resultantes desses regimes de incentivos tenha um impacto significativo nas receitas em risco, como exigido expressamente no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, deve conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1% dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (51) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 9 a 50, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da República Checa são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (52) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (53) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Checa.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

República Checa	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos ambientais em rota propostos pela República Checa , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,05%	2,05%	2,05%	2,05%
Valores de referência para a República Checa	2,05%	2,05%	2,05%	2,05%

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela República Checa , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,06	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a República Checa	0,06	0,11	0,11	0,11

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 República Checa	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

DECISÃO (UE) 2022/773 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Itália ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2294]***(Apenas faz fé o texto em língua italiana)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Itália.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Itália com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Itália 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Itália em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Itália	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ENAV (Serviços de Navegação Aérea da Itália)	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Itália para o prestador de serviços de navegação aérea (ENAV), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2023 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível dos objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália estabelece uma série de medidas para a ENAV para a consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a centralização dos dados de segurança e o desenvolvimento de novas metodologias para as investigações de segurança, a melhoria da «cultura de segurança» e da «eficácia da gestão da segurança» através de novos inquéritos e planos de ação, bem como a melhoria da «gestão dos riscos de segurança» através de processos reforçados de avaliação e monitorização.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Itália relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Itália e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos ambientais em rota propostos pela Itália , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Valores de referência para a Itália	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Itália coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Itália apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem um plano de transição para a navegação baseada no desempenho, melhorias na gestão das chegadas em cinco grandes aeroportos, a reorganização de várias zonas de controlo, bem como uma maior aplicação da utilização flexível do espaço aéreo para responder de forma mais adequada à procura.
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Itália já implementou um espaço aéreo de rotas livres acima do nível de voo 305 e incentiva a Itália a alargar a sua aplicação da FRA durante o PR3.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (17) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Itália relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Itália para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Itália , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,07	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a Itália	0,07	0,11	0,11	0,11

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Itália coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Itália apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem novas melhorias na aplicação do conceito de configuração flexível, a introdução de um novo sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM), um aumento do número de ETC para os controladores de tráfego aéreo (ATCO) na maioria dos centros de controlo regional, bem como várias medidas destinadas a melhorar a gestão do espaço aéreo.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Itália.
- (28) Em primeiro lugar, a Comissão concluiu que os objetivos propostos para o PR3 para o atraso ATFM médio à chegada, que varia entre 0,41 e 0,30 minutos por voo, para os anos civis de 2021 a 2024, são superiores ao desempenho alcançado em termos de atraso ATFM à chegada no final do segundo período de referência («PR2»), variando entre 0,12 e 0,29 minutos por voo para os anos civis de 2018 e 2019, respetivamente.
- (29) Em segundo lugar, 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 durante o PR2, espera-se que os aeroportos de Milão Linate e Veneza registem atrasos ATFM mais significativos do que os previstos para aeroportos semelhantes.
- (30) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Itália deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações dos considerandos (28) e (29), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (31) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Itália 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (32) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (33) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Itália para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota da Itália	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	79,97 EUR	63,46 EUR	123,72 EUR	73,67 EUR	61,52 EUR	57,80 EUR

- (34) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Itália ao nível da zona de tarifação de -2,3 % durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (35) 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 Itália ao nível da zona de tarifação de -3,5 % durante o PR2 e o PR3 vai para além da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3 % durante o mesmo período.
- (36) 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 Itália para o custo unitário determinado de 63,46 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 7,2 % superior ao valor de referência médio de 59,18 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Itália continua acima da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de 3,6 % observada para 2024.
- (37) Tal como referido nos considerandos (34) e (35), é evidente que a Itália supera tanto a tendência do DUC a nível da União do PR3 como a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Itália em 2024 é inferior aos valores de referência de 2014 e 2019, o que demonstra que os ganhos efetivos de eficiência em termos de custos são alcançados tanto a médio como a longo prazo. Independentemente da diferença entre o valor de referência da Itália e a média do grupo de referência observada no considerando (36), a Itália demonstrou uma evolução da relação custo-eficiência que corresponde às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (38) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (34) e (37), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (39) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Itália.
- (40) Ao comparar o DUC de terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes para o PR3, a Comissão observa que se estima que o DUC para os aeroportos de Roma Fiumicino e Milão Linate, respetivamente, seja significativamente superior ao DUC médio dos aeroportos em causa.
- (41) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Itália deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações dos considerandos e (40), ou rever em baixa esses objetivos.

CONCLUSÕES

- (42) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (9) a (41), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (43) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.

- (44) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Itália	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ENAV	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Itália, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Valores de referência para a Itália	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

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

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade de rota para a Itália, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,07	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a Itália	0,07	0,11	0,11	0,11

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

Zona de tarifação de rota para a Itália	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	79,97 EUR	63,46 EUR	123,72 EUR	73,67 EUR	61,52 EUR	57,80 EUR

DECISÃO (UE) 2022/774 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Áustria ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022)2297]***(Apenas faz fé o texto em língua alemã)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Áustria.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Áustria com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando o projeto de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Áustria 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Áustria em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Áustria	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	B	B	B	C
	Promoção da segurança	B	B	B	C
	Cultura de segurança	B	B	B	C

- (11) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela Áustria para o prestador de serviços de navegação aérea (Austro Control) corresponde aos objetivos de segurança a nível da União para o ano civil de 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria estabelece medidas para a Austro Control para a consecução dos objetivos de segurança locais, tais como o investimento em recursos no domínio da «gestão dos riscos para a segurança», o reforço da cooperação transfronteiras em matéria de segurança através de inquéritos, bem como a formação e a sensibilização no domínio da «cultura de segurança».
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Áustria relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Áustria e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Áustria , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Valores de referência para a Áustria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Áustria coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Áustria apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a sua participação na Iniciativa Céu Comum do Sudeste para o Espaço Aéreo Livre (SECSI FRA), atividades de colaboração transfronteiras, bem como a implementação de sistemas locais e sub-regionais de apoio à gestão do espaço aéreo para melhorar a coordenação civil-militar.
- (19) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (17) e (18), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (20) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Áustria relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (21) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (22) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Áustria para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Áustria , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,10	0,17	0,17	0,16
Valores de referência para a Áustria	0,10	0,17	0,17	0,16

- (23) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Áustria coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (24) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Áustria apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem o recrutamento e a formação contínuos de controladores de tráfego aéreo, sistemas de escalas flexíveis e centralizados, a melhoria permanente das atividades ATFM e a colaboração transfronteiriça com os países vizinhos.
- (25) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (23) e (24), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (26) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Áustria.
- (27) Em primeiro lugar, a Comissão constatou que os objetivos propostos para o PR3 para o atraso ATFM à chegada médio por voo de 0,87, 0,84 e 0,82 minutos por voo para os anos civis de 2022, 2023 e 2024, respetivamente, são superiores ao desempenho alcançado nos atrasos ATFM à chegada durante o segundo período de referência («PR2»), que oscilou entre 0,49 e 0,81 minutos por voo.
- (28) Em segundo lugar, 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 durante o PR2, espera-se que os aeroportos de Viena, Innsbruck e Salzburgo registem atrasos ATFM mais significativos do que os previstos para aeroportos semelhantes.
- (29) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Áustria deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações dos considerandos (27) e (28), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (30) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Áustria 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (31) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Áustria para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Áustria	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	69,54 EUR	63,19 EUR	109,28 EUR	62,09 EUR	54,65 EUR	50,07 EUR

- (33) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Áustria ao nível da zona de tarifação de $-5,7\%$ durante o PR3 vai para além da tendência a nível da União de $+1,0\%$ durante o mesmo período.
- (34) 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 Áustria ao nível da zona de tarifação de $-3,6\%$ durante o PR2 e o PR3 vai além da tendência a nível da União de longo prazo de $-1,3\%$ durante o mesmo período.
- (35) 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 Áustria para o custo unitário determinado de 63,19 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 21,3 % inferior ao valor de referência médio de 80,26 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Áustria continua significativamente abaixo da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de $-42,6\%$ observada para 2024.
- (36) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (33) e (35), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Áustria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (37) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Áustria.
- (38) Ao comparar o DUC de terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes para o PR3, a Comissão observa que se estima que o DUC para o aeroporto de Viena (o principal aeroporto) seja significativamente superior ao DUC médio dos aeroportos em causa.
- (39) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Áustria deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações do considerando (38), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (40) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Áustria suscita preocupações.

- (41) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Áustria incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,50 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,50 % dos custos determinados.
- (42) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,50 % dos custos determinados, tivesse 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.
- (43) Por conseguinte, a Áustria deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (44) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (43), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (45) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (46) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Áustria nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Áustria.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Áustria	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Política e objetivos de segurança	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	B	B	B	C
	Promoção da segurança	B	B	B	C
	Cultura de segurança	B	B	B	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Áustria , expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Valores de referência para a Áustria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso médio da ATFM em rota em minutos por voo

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Áustria , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,10	0,17	0,17	0,16
Valores de referência para a Áustria	0,10	0,17	0,17	0,16

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

Zona de tarifação de rota para a Áustria	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	69,54 EUR	63,19 EUR	109,28 EUR	62,09 EUR	54,65 EUR	50,07 EUR

DECISÃO (UE) 2022/775 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Hungria ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2298]***(Apenas faz fé o texto em língua húngara)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Hungria.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Hungria com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Hungria 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Hungria em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Hungria	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Hungria para o prestador de serviços de navegação aérea (Hungarocontrol), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2023 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível dos objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria estabelece uma vasta gama de medidas para a Hungarocontrol tendo em vista a consecução dos objetivos de segurança locais, abrangendo a evolução tecnológica, as questões relacionadas com os fatores humanos, a monitorização da conformidade e do desempenho, a segurança cibernética e de dados, a «cultura justa» e a «cultura de segurança». O projeto de plano de desempenho inclui 70 medidas, nomeadamente no que diz respeito à implementação de um novo sistema ATM, de um instrumento que se coaduna com a complexidade setorial destinado a planejar a distribuição do volume de trabalho, de um novo sistema de setorização, de um sistema de pesquisa de direções rádio para um melhor conhecimento da situação dos controladores de tráfego aéreo («ATCO») e de um sistema de gestão dos riscos de fadiga.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Hungria relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Hungria e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Hungria, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Valores de referência para a Hungria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

- (17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Hungria coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Hungria apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, uma panóplia de medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem um plano de transição para a navegação baseada no desempenho e para a participação na implementação acrescida no projeto relativo ao espaço aéreo de rotas livres no eixo do Sueste da Europa (SEE FRA).
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Hungria já implementou um espaço aéreo de rotas livres desde o nível de voo 095 até ao nível de voo 660.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (17) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Hungria relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Hungria para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Hungria, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,06	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a Hungria	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Hungria coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR3.

- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Hungria apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a reorganização do Centro de Controlo Regional de Budapeste, um novo programa de formação ATCO, a modernização do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM), bem como um aumento do número previsto de ETI ATCO até ao final do PR3.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos não suscitavam quaisquer preocupações no que diz respeito à Hungria.

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

- (28) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Hungria relativamente aos custos unitários determinados («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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (29) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (30) Os objetivos em matéria de relação custo-eficiência em rota propostos pela Hungria para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Hungria	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	11 916 HUF	9 803 HUF	17 628 HUF	14 127 HUF	11 842 EUR	10 946 EUR
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

- (31) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Hungria ao nível da zona de tarifação de +2,8 % durante o PR3 fica aquém da tendência da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (32) 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 Hungria ao nível da zona de tarifação de -0,9 % durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência da União de longo prazo de -1,3 % para o mesmo período.

- (33) 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 Hungria para o custo unitário determinado de 31,72 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 21 % inferior ao valor de referência médio de 40,13 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Hungria continua abaixo da média do grupo de comparação durante todo o PR3. Porém, a diferença reduz-se para -16 % em relação ao ano 2024.
- (34) A Comissão examinou se os desvios observados nos considerandos (31) e (32) podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, desde que os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC a nível da União de longo prazo se devam exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com as 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, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (35) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Hungria alegou, no seu projeto de 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 exclusivamente às medidas necessárias para alcançar os objetivos de capacidade.
- (36) A Comissão observa que a Hungria estabelece no seu projeto de plano de desempenho uma vasta panóplia de medidas a adotar pelo prestador de serviços de navegação aérea (Hungarocontrol) com o objetivo de alcançar os objetivos de capacidade local, para as quais são incorridos custos adicionais. Essas medidas são pormenorizadas e quantificadas no projeto de plano de desempenho.
- (37) A Hungria explicita que, nas circunstâncias anteriores à COVID-19, em 2019, se tornou claro que o número de ATCO operacionais não era suficiente para ter em conta o volume e a complexidade do tráfego. Por conseguinte, tendo em vista a adaptação dos níveis de tráfego previsíveis, a Hungarocontrol implementou um programa de formação com vista a aumentar o número de ATCO durante o PR3. Os custos associados relevantes incluem os custos de pessoal para as remunerações dos novos estudantes na fase de formação inicial e dos novos controladores de tráfego aéreo licenciados, bem como os restantes custos de funcionamento incorridos com a formação desses novos recrutados.
- (38) Os aumentos de capacidade necessários para satisfazer a procura futura de tráfego irão ser igualmente apoiados por investimentos em equipamento de ponta. A Comissão observa, por conseguinte, que estão previstas várias atualizações dos componentes do sistema ATM, incluindo a implementação de uma função de pesquisa de direcionamento rádio e de um instrumento de complexidade, a melhoria das funcionalidades de gestão do espaço aéreo e a introdução de melhores técnicas de gestão de fluxos e capacidades. Espera-se que a realização atempada destes investimentos durante o PR3 permita aumentos de capacidade significativos.
- (39) Com base na análise pormenorizada do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que as medidas pertinentes delineadas pela Hungria no seu projeto de plano de desempenho são efetivamente necessárias para alcançar os objetivos de capacidade local. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo órgão de análise do desempenho, pode concluir-se que os custos adicionais dessas medidas são superiores aos desvios em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC a nível da União de longo prazo a que se referem os considerandos (31) e (32).
- (40) À luz das observações incluídas nos considerandos (35) a (39), a Comissão considera que o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do referido anexo é cumprido no caso da Hungria.
- (41) Resulta das observações precedentes que não é necessário examinar mais aprofundadamente se o critério enunciado no ponto 1.4, alínea d), ii), está preenchido no que diz respeito à Hungria.
- (42) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (31) e (41), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (43) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os objetivos propostos suscitam preocupações no que diz respeito à Hungria.
- (44) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal do PR3 com a tendência do DUC em rota, a Comissão constatou que a tendência do DUC dos serviços de terminal da zona de tarifação de terminal da Hungria de +11,0 % é superior à tendência do DUC em rota da Hungria ao nível da zona de tarifação de +2,8 % durante o PR3.
- (45) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do DUC dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Hungria de +11,0 % durante o PR3 é superior à tendência efetiva do DUC dos serviços de terminal de -4,7 % observada durante o PR2.
- (46) Ao comparar o DUC de terminal com o desempenho de aeroportos semelhantes para o PR3, a Comissão observa que se estima que o DUC para o aeroporto de Budapeste seja significativamente superior ao DUC médio dos aeroportos relevantes.
- (47) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Hungria deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações dos considerandos (44) a (46), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (48) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Hungria suscita preocupações.
- (49) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Hungria incluem uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,5 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,5 % dos custos determinados.
- (50) Em relação aos referidos regimes de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,5 % dos custos determinados, tivesse 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 Hungria deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus projetos de regimes de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (52) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (51), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

- (53) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (54) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Hungria.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Hungria	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Hungria, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Valores de referência para a Hungria	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade em rota propostos pela Hungria, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,06	0,11	0,11	0,11
Valores de referência para a Hungria	0,06	0,11	0,11	0,11

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

Zona de tarifação de rota para a Hungria	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	11 916 HUF	9 803 HUF	17 628 HUF	14 127 EUR	11 842 EUR	10 946 EUR
	38,56 EUR	31,72 EUR	57,05 EUR	45,72 EUR	38,32 EUR	35,42 EUR

DECISÃO (UE) 2022/776 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Espanha ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2300]***(Apenas faz fé o texto em língua espanhola)****(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), primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (2) 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, utilizando os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (3) 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).

- (4) 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.
- (5) 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 referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (6) A Comissão regista que segundo as previsões de tráfego do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR») de outubro de 2021 o tráfego aéreo a nível da União deverá atingir os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e ultrapassar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão regista igualmente que deverão ocorrer discrepâncias entre os Estados-Membros no que se refere à recuperação do tráfego.
- (7) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado pela Espanha.
- (8) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (9) 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 locais propostos pela Espanha com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e 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 sua avaliação com a revisão do projeto de plano de desempenho, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (10) No domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Espanha no que se refere à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.

⁽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).

- (11) Os objetivos de desempenho propostos no domínio essencial de desempenho da segurança, propostos pela Espanha em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expressos segundo o nível de aplicação, são os seguintes:

Espanha	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestadores de serviços de navegação aérea em questão	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) No que diz respeito aos objetivos de segurança propostos pela Espanha para os prestadores de serviços de navegação aérea (ENAIRES e FERRONATS), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 quanto ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (13) A Comissão regista que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Espanha estabelece medidas para os prestadores de serviços de navegação aérea com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como o reforço da cultura justa e a implementação do plano estratégico «céu digital» para modernizar os serviços de comunicação, navegação e vigilância da ENAIRES, bem como o progresso da cultura de segurança e a melhoria da auditoria dos sistemas de gestão da segurança e dos procedimentos de inquérito da FERRONATS.
- (14) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (12) e (13), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Espanha devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) No domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Espanha no que se refere à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Espanha foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

- (17) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela Espanha e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Espanha , expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Valores de referência para a Espanha	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

- (18) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Espanha são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Espanha apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem várias melhorias na rede de rotas, alterações nos setores do centro de controlo da área das Canárias (Canarias Area Control Centre — ACC), uma reorganização das áreas de manobra dos terminais de Madrid e de Palma, bem como medidas para aumentar a colaboração transfronteiriça.
- (20) Além disso, a Comissão observa que a Espanha já implementou o espaço aéreo de rotas livres (FRA) nos setores da região de informação de voo de Madrid de Santiago e das Astúrias (projeto FRASAI) e deu início a vários projetos de execução da FRA (por exemplo, HISPAFRA).
- (21) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (18) a (20), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Espanha devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (22) No domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos propostos pela Espanha no que se refere ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Espanha foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (23) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (24) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Espanha para o PR3, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Espanha , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,12	0,20	0,19	0,19
Valores de referência para a Espanha	0,12	0,20	0,19	0,19

- (25) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Espanha são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (26) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Espanha apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem uma modernização global do sistema de gestão do tráfego aéreo, um aumento das capacidades do setor, a otimização das chegadas, o recrutamento de controladores de tráfego aéreo (ATCO) para substituir o pessoal que se reforma, bem como melhorias da eficiência no processo de escalas ATCO.
- (27) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (25) e (26), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Espanha devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (28) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que os objetivos propostos não suscitam preocupações relativamente a Espanha.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (29) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos pela Espanha no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (30) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (31) Os objetivos de relação custo-eficiência em rota propostos pela Espanha para as zonas tarifárias da Espanha Continental e das Canárias para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Espanha	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos para a Espanha Continental , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR

Objetivos de custo-eficiência em rota propostos para as Canárias , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR
--	------------------	------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

- (32) Relativamente ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que, para o PR3, o desempenho da tendência do DUC em rota, ao nível da zona de tarifação tanto da Espanha Continental (-1,9 %) como das Canárias (+ 0,7 %), superou à tendência registada a nível da União no mesmo período, correspondente a +1,0 %.
- (33) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo de Espanha ao nível da zona de tarifação tanto da Espanha Continental (-4,0 %) como das Canárias (-2,9 %), no PR2 e no PR3, superou o desempenho da tendência da União de longo prazo, que foi de -1,3 % no mesmo período.
- (34) 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 Espanha Continental e das Canárias para o custo unitário determinado de 52,11 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») foi 17,2 % inferior ao valor de referência médio de 62,97 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Espanha continua abaixo da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de -16,8 % observada para 2024.
- (35) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos (32) a (34), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Espanha devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (36) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que os objetivos propostos não suscitam preocupações relativamente à Espanha.

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

- (37) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que os regimes de incentivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho de Espanha suscitam preocupações.
- (38) A Comissão observa que tanto o regime de incentivos para a capacidade em rota como o regime de incentivos para a capacidade de terminal propostos no projeto de plano de desempenho da Espanha incluem uma desvantagem financeira máxima que ascende a 0,50 % dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima que ascende a 0,00 % dos custos determinados.
- (39) Em relação aos referidos regimes de incentivos, e com base nos pareceres dos peritos transmitidos pelo organismo de análise do desempenho, a Comissão duvida fortemente que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,50 % dos custos determinados, respetivamente, tenha qualquer impacto significativo nas receitas em risco, como exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

- (40) Por conseguinte, a Espanha, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, deve rever os seus regimes de incentivos para cumprir os objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo que o nível fixado das desvantagens financeiras máximas resultantes desses regimes de incentivos tenha um impacto significativo nas receitas em risco, como exigido no artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, deve conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (41) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (40), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Espanha são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (42) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (43) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino de Espanha.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Espanha	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestadores de serviços de navegação aérea em questão	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Espanha, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Valores de referência para Espanha	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Espanha, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,12	0,20	0,19	0,19
Valores de referência para Espanha	0,12	0,20	0,19	0,19

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 Espanha	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos pela Espanha Continental , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos pelas Canárias (Espanha) , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR

DECISÃO (UE) 2022/777 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Eslovénia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2302]***(Apenas faz fé o texto em língua eslovena)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾ medidas excecionais para o PR3, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão regista que, segundo as previsões de tráfego do Serviço de Estatísticas e Previsões do Eurocontrol («STATFOR») de outubro de 2021, o tráfego aéreo a nível da União deverá atingir os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e ultrapassar esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão regista igualmente que deverão ocorrer discrepâncias entre os Estados-Membros no que se refere à recuperação do tráfego.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 exposta na presente decisão respeita ao projeto de plano de desempenho atualizado apresentado pela Eslovénia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Eslovénia com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e 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 sua avaliação com a revisão do projeto de plano de desempenho, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução.
- (9) Uma vez que a Eslovénia não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho do PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AValiação DA COMISSÃO

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança

- (10) No domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Eslovénia no que se refere à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (11) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Eslovénia em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expressos por nível de aplicação, são os seguintes:

⁽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).

Eslovénia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) No que diz respeito aos objetivos de segurança propostos pela Eslovénia para o prestador de serviços de navegação aérea (Slovenia Control), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 quanto ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Eslovénia estabelece medidas para a Slovenia Control para a consecução dos objetivos de segurança locais, incluindo a supervisão contínua pela ANS, bem como um acompanhamento interno e externo regular dos processos e resultados de segurança que seguem os protocolos acordados a nível do Eurocontrol, da CANSO e da AESA.
- (14) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 12 e 13, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União fixados na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser cumpridos até ao último ano do PR3, ou seja, 2024, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) No domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Eslovénia no que se refere à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência de voo horizontal em rota do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (17) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela Eslovénia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Eslovénia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Valores de referência para a Eslovénia	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

- (18) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Eslovénia são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Eslovénia apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o reforço da colaboração transfronteiriça, como a rota livre de expansão no âmbito do Espaço Aéreo Livre de Rota no âmbito da Iniciativa Céu Comum do Sudeste (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace — SECSI FRA).
- (20) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 18 e 19, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade

- (21) No domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos propostos pela Eslovénia no que se refere ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Assim, os objetivos propostos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia foram comparados com os valores de referência relevantes do Plano de Operações da Rede, disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Eslovénia para o PR3, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Eslovénia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,05	0,09	0,09	0,09
Valores de referência para a Eslovénia	0,05	0,09	0,09	0,09

- (24) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Eslovénia são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Eslovénia apresentou, no seu projeto de plano de desempenho, várias medidas para cumprir os objetivos de capacidade em rota locais. Essas medidas incluem a melhoria do fluxo de tráfego aéreo e da gestão da capacidade, a melhoria da setorização em conformidade com o Plano de Espaço Aéreo do bloco funcional de espaço aéreo da Europa Central (FAB CE), uma maior flexibilidade na capacidade do setor com base na procura, a contratação de outros controladores de tráfego aéreo (ATCO), bem como uma melhoria das escalas dos ATCO.
- (26) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 24 e 25, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

Avaliação do projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

- (27) No domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos propostos pela Eslovénia no que se refere aos custos unitários determinados («DUC») para os serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (28) A avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (29) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Eslovénia para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota para a Eslovénia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	67,08 EUR	54,19 EUR	101,44 EUR	62,11 EUR	59,84 EUR	56,19 EUR

- (30) 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 para a Eslovénia ao nível da zona de tarifação de +0,9 % durante o PR3 supera a tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (31) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC em rota de longo prazo da Eslovénia ao nível da zona de tarifação de -1,9 % no PR2 e no PR3 supera o desempenho da tendência da União de longo prazo de -1,3 % no mesmo período.
- (32) Quanto ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Eslovénia para o DUC de 54,19 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 45,2 % superior ao valor de referência médio de 37,32 EUR (EUR2017) do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Eslovénia continua acima da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de 41,5 % observada para 2024.

- (33) Tal como referido nos considerandos 30 e 31, é evidente que a Eslovénia satisfaz tanto a tendência do DUC a nível da União do PR3 como a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Eslovénia em 2024 é inferior ao valor de referência de 2014. Independentemente da disparidade entre o valor de referência da Eslovénia e a média do grupo de referência observada no considerando 32, a Eslovénia demonstrou uma evolução da relação custo-eficiência que corresponde às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (34) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 27 a 33, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

CONCLUSÕES

- (35) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 10 a 34, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Eslovénia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (36) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (37) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Eslovénia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Eslovénia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Eslovénia , expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Valores de referência para a Eslovénia	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Eslovénia , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,05	0,09	0,09	0,09
Valores de referência para a Eslovénia	0,05	0,09	0,09	0,09

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

Zona de tarifação de rota para a Eslovénia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	67,08 EUR	54,19 EUR	101,44 EUR	62,11 EUR	59,84 EUR	56,19 EUR

DECISÃO (UE) 2022/778 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional apresentado pela Bulgária ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2303]***(Apenas faz fé o texto na língua búlgara)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol, de outubro de 2021, preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Bulgária.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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 locais propostos pela Bulgária com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando o projeto de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.
- (9) Uma vez que a Bulgária não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho relativo ao PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Bulgária 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (11) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Irlanda em relação à eficácia da gestão da segurança, subdividido em função dos diferentes objetivos de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Bulgária	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (12) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Bulgária para o prestador de serviços de navegação aérea (BULATSA), a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2023 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível dos objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Bulgária estabelece uma série de medidas para a BULATSA para a consecução dos objetivos de segurança locais, incluindo: a gestão da fadiga e do stress para melhorar o desempenho humano; a implantação de um sistema para avaliar as alterações, identificar perigos e gerir os riscos; a promoção contínua da sensibilização para a segurança; e a implantação de soluções tecnológicas maduras para melhorar a segurança.
- (14) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (12) e (13), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Bulgária devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Bulgária relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Bulgária foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (17) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Bulgária e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Bulgária, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%
Valores de referência para a Bulgária	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%

- (18) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Bulgária coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Bulgária apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o progresso da implementação do espaço aéreo de rotas livres («SEE FRA») do Sudeste incluindo a Roménia, a Hungria e a Eslováquia.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (18) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Bulgária devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Bulgária relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Bulgária foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Bulgária para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Bulgária, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,04	0,08	0,07	0,08
Valores de referência para a Bulgária	0,04	0,08	0,07	0,08

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Bulgária coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.

- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Bulgária apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a utilização de ferramentas de análise da complexidade do tráfego, um planeamento adequado do número de ETC para os controladores de tráfego aéreo (ATCO) durante todo o PR3, de acordo com os níveis de tráfego previstos, bem como uma série de ações destinadas a melhorar a conceção do espaço aéreo, incluindo a ressetorização e a setorização dinâmica.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Bulgária devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Bulgária 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.
- (28) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (29) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Bulgária para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota para a Bulgária	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos , expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,96 EUR	27,43 EUR	48,89 EUR	34,55 EUR	31,41 EUR	28,44 EUR

- (30) 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 Bulgária ao nível da zona de tarifação de +0,9% durante o PR3 supera a tendência a nível da União de +1,0% durante o mesmo período.
- (31) 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 Bulgária ao nível da zona de tarifação de -0,2% durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência a nível da União de longo prazo de -1,3% durante o mesmo período.
- (32) 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 Bulgária para o custo unitário determinado de 27,43 EUR em termos reais a preços de 2017 (EUR2017) é 32,5% inferior ao valor de referência médio de 40,66 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Bulgária continua abaixo da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de -34,1% observada para 2024.

- (33) Tal como especificado no considerando 3, é evidente que a tendência do custo unitário determinado da Bulgária durante o PR corresponde à tendência correspondente a nível da União. Além disso, o custo unitário determinado da Bulgária em 2024 é ligeiramente inferior ao valor de referência de 2014, o que mostra que a Bulgária mantém a relação custo-eficiência a um nível estável a longo prazo. Por último, remetendo para o considerando, a Bulgária demonstra um forte desempenho em termos de relação custo-eficácia em termos de nível do custo unitário determinado, uma vez que o valor de referência para 2019 e o custo unitário determinado para 2024 da Bulgária são ambos significativamente inferiores, em mais de 30%, aos valores médios correspondentes do grupo de referência. Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o desvio em relação à tendência do custo unitário determinado de longo prazo a nível da União observado no considerando 31 não impede o estabelecimento de coerência com os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União no que diz respeito à Bulgária.
- (34) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos 30 e 33, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Bulgária devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (35) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a avaliação dos objetivos de capacidade propostos analisando os regimes de incentivos propostos a que se refere o 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. Considerou-se que o projeto de regimes de incentivos incluído no projeto de plano de desempenho da Bulgária suscita preocupações.
- (36) Além disso, a Comissão observa que o regime de incentivos para a capacidade em rota proposto no projeto de plano de desempenho da Bulgária inclui uma desvantagem financeira máxima ascendendo a 0,40% dos custos determinados e uma vantagem financeira máxima ascendendo a 0,20% dos custos determinados.
- (37) Em relação ao referido regime de incentivos, com base no aconselhamento de peritos proporcionado pelo órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta, que ascende a 0,40% dos custos determinados, tivesse 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.
- (38) Por conseguinte, a Bulgária deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o seu regime de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desse regime de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, na opinião da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1% dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (39) Com base na avaliação apresentada nos considerandos 10 a 38, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Bulgária são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (40) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.

- (41) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Bulgária nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Bulgária.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Bulgária	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Bulgária , expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%
Valores de referência para a Bulgária	2,25%	2,25%	2,25%	2,25%

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Bulgária , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,04	0,08	0,07	0,08
Valores de referência para a Bulgária	0,04	0,08	0,07	0,08

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

Zona de tarifação de rota para a Bulgária	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-202-1	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,96 EUR	27,43 EUR	48,89 EUR	34,55 EUR	31,41 EUR	28,44 EUR

DECISÃO (UE) 2022/779 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no plano nacional apresentado pela Polónia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência***[notificada com o número C(2022) 2304]***(Apenas faz fé o texto em língua polaca)****(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), primeiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (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 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 elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (2) Desde o primeiro trimestre 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

- (4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁴⁾, em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem 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 mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.
- (6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com 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 apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Polónia.
- (7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.
- (8) 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. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (9) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Polónia 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os 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.
- (10) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Polónia em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

⁽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).

Polónia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestadores de serviços de navegação aérea em questão	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
PANSÁ, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

- (11) No que diz respeito ao projeto de objetivos de segurança proposto pela Polónia para todos os prestadores de serviços de navegação aérea abrangidos, a Comissão concluiu que o nível do objetivo de desempenho a nível da União deverá ser alcançado em 2024 no que diz respeito ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, para os outros «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho locais cumprem o nível do objetivo de desempenho a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (12) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Polónia estabelece medidas para os prestadores de serviços de navegação aérea com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como medidas destinadas a assegurar o cumprimento do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽⁶⁾, uma revisão dos processos de segurança, uma atualização das formações em matéria de segurança para os gestores, o desenvolvimento de indicadores de gestão da segurança, a promoção contínua da segurança, bem como a aplicação de boas práticas, documentos e procedimentos em conformidade com a regulamentação nacional e internacional.
- (13) Com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos (11) e (12), e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 devem ser alcançados até ao último ano do PR3, a saber, 2024, os projetos de objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho da Polónia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

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

- (14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Polónia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho da Polónia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (15) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- (16) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Polónia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Polónia, expressos como eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Valores de referência para a Polónia	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Polónia é igual aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil entre 2021 e 2024.
- (18) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Polónia apresentou no seu projeto de plano de desempenho várias medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a reorganização das configurações setoriais para o Centro de Controlo da Área de Varsóvia, a implementação de uma utilização flexível avançada dos conceitos de espaço aéreo, bem como melhorias na área de manobra do terminal de Varsóvia.
- (19) Além disso, a Comissão observa que a Polónia já implementou um espaço aéreo de rotas livres (FRA) entre o nível de voo 95 e o nível de voo 660 desde fevereiro de 2019. A Comissão observa igualmente que a Polónia tenciona expandir a FRA com o FAB Báltico, a Eslováquia e a Ucrânia no ano civil de 2024.
- (20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (17) a (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Polónia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

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

- (21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Polónia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho da Polónia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no plano de operações da rede disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano 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. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Polónia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Projeto de objetivos de capacidade de rota da Polónia , expresso em minutos de atraso ATFM por voo	0,07	0,12	0,12	0,12
Valores de referência para a Polónia	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Polónia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.
- (25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Polónia apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a continuação da formação dos controladores de tráfego aéreo, o planeamento e as escalas flexíveis do pessoal, o aumento do número de setores e a melhoria dos horários de abertura dos setores, bem como a implementação de FRA transfronteiras.
- (26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Polónia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade.

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

- (27) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade em rota analisando os objetivos de capacidade propostos 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. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Polónia.
- (28) Concretamente, 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 durante o segundo período de referência («PR2»), espera-se que os aeroportos de Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Krakow-Balice e Katowice-Pyrzowice registem atrasos ATFM mais significativos do que os previstos para aeroportos semelhantes.
- (29) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Polónia deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR3 à luz das observações do considerando (28), ou rever em baixa esses objetivos.

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

- (30) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Polónia 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 DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC 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.
- (31) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Polónia para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Polónia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

- (33) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Polónia ao nível da zona de tarifação de $-1,7\%$ por ano durante o PR3 supera a tendência a nível da União de $+1,0\%$ durante o mesmo período.
- (34) 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 DUC em rota de longo prazo da Polónia 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.
- (35) 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 Polónia para o custo unitário determinado de 41,07 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é $5,4\%$ superior ao valor de referência médio de 38,96 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. No entanto, a Comissão observa que o custo unitário determinado em rota da Polónia previsto para 2024 é inferior em $6,7\%$ à média do grupo de comparação.
- (36) A Comissão examinou se os desvios observados nos considerandos (34) e (35) podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, desde que os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União se devam exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com as 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, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (37) 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 Polónia estabelece, no seu projeto de plano de desempenho, uma vasta panóplia de medidas a adotar pelo prestador de serviços de navegação aérea (PANSAs) para alcançar os objetivos de capacidade locais. Essas medidas são pormenorizadas e quantificadas no projeto de plano de desempenho.
- (38) Com efeito, a Polónia prevê um aumento significativo, em relação ao PR3, do número de controladores de tráfego aéreo nas operações no centro de controlo da região de Varsóvia. A Polónia explicita ainda que a formação e o recrutamento de outros controladores de tráfego aéreo irão permitir à PANSAs implementar a ressetorização do espaço aéreo, bem como atender à procura de tráfego previsto, que deverá atingir os níveis de 2019 até ao final do PR3.
- (39) A Comissão observa um aumento dos custos de investimento relacionados com projetos de reforço da capacidade, tais como atualizações e alterações conexas do sistema ATM, a implantação de novas salas de operações e estações de rádio, bem como a substituição e o desenvolvimento de infraestruturas de vigilância. A Polónia salienta que as despesas de capital previstas no PR3 incidem em investimentos relacionados com a capacidade e permitirão a otimização do espaço aéreo (por exemplo, a divisão vertical do espaço aéreo em três níveis), bem como o reforço da resiliência, da escalabilidade e da flexibilidade da prestação de serviços.
- (40) Com base na análise pormenorizada do organismo de análise do desempenho, a Comissão considera que as medidas pertinentes delineadas pela Polónia no seu projeto de plano de desempenho são efetivamente necessárias para alcançar os objetivos de capacidade local. Além disso, tendo em conta a avaliação efetuada pelo órgão de análise do desempenho, pode concluir-se que os custos adicionais dessas medidas são superiores ao desvio em relação à tendência do DUC a longo prazo a nível da União referida no considerando (34).

- (41) À luz das observações incluídas nos considerandos (37) a (40), a Comissão considera, pois, que o critério estipulado no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do referido anexo é cumprido no caso da Polónia.
- (42) Resulta das observações precedentes que não é necessário examinar mais aprofundadamente se o critério enunciado no ponto 1.4, alínea d), ii), está preenchido no que diz respeito à Polónia.
- (43) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (33) a (42), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Polónia devem ser avaliados como incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

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

- (44) No que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, desse regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota propostos analisando os objetivos de custo-eficiência propostos para os serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Considerou-se que esses projetos de objetivos suscitavam preocupações no que diz respeito à Polónia.
- (45) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do DUC terminal do PR3 com a tendência do DUC em rota, a Comissão constatou que a tendência do DUC dos terminais da zona de tarifação 1 da Polónia, de +2,2 %, e da zona de tarifação 2, de +1,9 %, respetivamente, é superior à tendência do DUC em rota da Polónia ao nível da zona de tarifação de -1,7 % durante o PR3.
- (46) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os projetos de objetivos para a tendência do DUC dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Polónia de +2,2 % durante o PR3 é superior à tendência efetiva do DUC dos serviços de terminal de -8,9 % observada durante o PR2. Além disso, os objetivos propostos para a tendência do DUC dos serviços de terminal para a zona de tarifação de terminal da Polónia, de +1,9 % durante o PR3, é superior à tendência efetiva do DUC dos serviços de terminal, de -2,6 %, observada durante o PR2.
- (47) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Polónia deve justificar melhor os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal para o PR3 à luz das observações dos considerandos (45) a (46), ou rever em baixa esses objetivos.

CONCLUSÕES

- (48) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (9) a (47), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Polónia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (49) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.
- (50) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Polónia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»), estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Polónia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

Polónia	Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA				
Prestadores de serviços de navegação aérea em questão	Objetivo de gestão da segurança	2021	2022	2023	2024
PANSÁ Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Polónia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Valores de referência para a Polónia	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

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

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Polónia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,07	0,12	0,12	0,12
Valores de referência para a Polónia	0,07	0,12	0,12	0,12

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

Zona de tarifação de rota para a Polónia	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos , expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/780 DA COMISSÃO**de 13 de abril de 2022****sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho dos blocos funcionais de espaço aéreo apresentado pela Suíça ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência e que formula recomendações para a revisão desses objetivos***[notificada com o número C(2022) 2313]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, francesa e italiana)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos («Acordo») ⁽¹⁾,

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) ⁽²⁾, 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) O artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 prevê a criação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e funções da rede. Além disso, de acordo com o artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão ⁽³⁾, os Estados-Membros devem definir tanto a nível nacional como 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 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 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 pré-pandémicos devido às medidas tomadas pelos Estados-Membros e países terceiros para conter a pandemia.
- (3) Os objetivos de desempenho da União para o terceiro período de referência («PR3») foram inicialmente definidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão ⁽⁴⁾. Uma vez que os objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de plano de desempenho subsequentemente adotados pelos Estados-Membros e pela Suíça foram estabelecidos antes do surto da pandemia de COVID-19, não foi possível ter em conta a alteração significativa das circunstâncias do transporte aéreo provocada pelo surto.

⁽¹⁾ JO L 114 de 30.4.2002, p. 73.

⁽²⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação dos serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excepcionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽⁵⁾, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2020/1627, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão ⁽⁶⁾, que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3 nos domínios essenciais da segurança, do ambiente, da capacidade e do custo-eficiência.
- (5) Todos os Estados-Membros e a Suíça elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho contendo os objetivos de desempenho locais revistos para o PR3, e apresentaram esses projetos à Comissão até 1 de outubro de 2021 para avaliação. A Suíça apresentou à Comissão o seu projeto de plano de desempenho ao nível dos FAB, neste caso relativo ao bloco funcional de espaço aéreo da Europa Central («FABEC»). Após verificar a exaustividade do projeto de plano de desempenho do FABEC, a Comissão solicitou ao FABEC que apresentasse um projeto atualizado do plano de desempenho até 17 de novembro de 2021. A avaliação da Comissão incluída na presente decisão baseia-se no projeto atualizado do plano de desempenho do FABEC apresentado pela Suíça e pelos Estados-Membros que integram o FABEC.
- (6) O órgão de avaliação do desempenho, que assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, apresentou à Comissão um relatório com o seu parecer sobre a avaliação dos projetos de planos de desempenho do PR3.
- (7) A presente decisão abrange apenas os objetivos de desempenho propostos e elementos conexos contidos no projeto de plano de desempenho do FABEC que são diretamente aplicáveis ao prestador de serviços de navegação aérea designado para prestar serviços no espaço aéreo da Suíça.

Abordagem da avaliação

- (8) 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 tanto a nível nacional como dos FAB com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando também os planos de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.
- (9) No que se refere ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Suíça como definidos no projeto de plano de desempenho do FABEC relativamente à eficácia da gestão da segurança pelos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estabelecido 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do referido regulamento de execução. A Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de segurança propostos pela Suíça e pelos Estados-Membros que fazem parte do FABEC, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, não suscitavam qualquer preocupação quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não contém nenhuma constatação nesta matéria.
- (10) No que se refere ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Suíça como definidos no projeto de plano de desempenho do FABEC relativamente à eficiência horizontal média dos voos em rota da trajetória real com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nesse sentido, os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC foram comparados com os valores de referência relevantes da eficiência horizontal dos voos em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas. A avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), desse regulamento de execução.

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excepcionais 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).

⁽⁶⁾ 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).

- (11) 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, uma vez que o prazo para a sua aplicação havia expirado e a sua aplicação se tornou, assim, definitiva, não permitindo qualquer ajustamento retroativo. Consequentemente, não era adequado que os Estados-Membros e a Suíça 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. Com base nestas considerações, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União foi avaliada relativamente aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024. Neste contexto, a Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de ambiente propostos pela Suíça e pelos Estados-Membros que fazem parte do FABEC, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, não suscitavam qualquer preocupação quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não contém nenhuma constatação nesta matéria.
- (12) No que se refere ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Suíça como definidos no projeto de plano de desempenho do FABEC relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo com base no critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC foram portanto 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 por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade em rota, incluindo, em particular, uma análise dos principais investimentos previstos e dos regimes de incentivos em relação aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do mesmo regulamento.
- (13) 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, uma vez que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e a sua aplicação se tornou, assim, definitiva, não permitindo qualquer ajustamento retroativo. Consequentemente, não se considerou adequado que os Estados-Membros e a Suíça 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. Com base nestas considerações, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental local com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União foi avaliada relativamente aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024. Nesse contexto, a Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de capacidade propostos pela Suíça e pelos Estados-Membros que fazem parte do FABEC, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, não suscitavam qualquer preocupação quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não contém nenhuma constatação nesta matéria.
- (14) Além disso, em relação à avaliação dos objetivos de capacidade propostos, para os aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, em conformidade com o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, do mesmo regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação com uma análise dos objetivos de capacidade propostos pela Suíça, como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, relativamente aos serviços de navegação aérea de terminal, com base no anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Uma vez que se considerou que esses objetivos propostos não suscitavam qualquer preocupação em relação à Suíça, não foi necessário incluir constatações nesta matéria na presente decisão.
- (15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do custo-eficiência, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Suíça, como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, relativamente ao custo unitário determinado («DUC») dos serviços de navegação aérea em rota, com base nos critérios estabelecidos 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 no PR3, na tendência a longo prazo do custo unitário determinado no segundo período de referência («PR2») e no PR3 (2015-2024) e no valor de referência do custo unitário determinado a nível da zona de tarifação em causa comparado com o valor médio correspondente das zonas de tarifação em que os prestadores de serviços de navegação aérea operam num contexto operacional e económico semelhante. Nos casos em que os objetivos de custo-eficiência em rota foram considerados incoerentes com os critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão examinou ainda se se poderia considerar esse desvio necessário e proporcionado com base no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do referido regulamento de execução.
- (16) Nesse contexto, a Comissão concluiu que os objetivos locais de desempenho em matéria de custo-eficiência propostos pela Suíça para a zona de tarifação em rota, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, não suscitavam qualquer preocupação quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União, pelo que a presente decisão não contém nenhuma constatação nesta matéria.

- (17) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. Foi complementada por uma análise dos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a saber os parâmetros e fatores essenciais subjacentes aos referidos objetivos, conforme especificado no ponto 2.1, alínea d), do mesmo anexo. Uma vez que se considerou que determinados fatores e parâmetros essenciais subjacentes a esses objetivos suscitavam preocupação em relação à Suíça, foram incluídas constatações nesta matéria na presente decisão.
- (18) Além disso, em relação à avaliação dos objetivos de custo-eficiência propostos, no que se refere aos aeroportos abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/317, em conformidade com o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, do mesmo regulamento, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os objetivos de custo-eficiência propostos pela Suíça, como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, relativamente aos serviços de navegação aérea de terminal, com base no anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Uma vez que se considerou que os objetivos propostos suscitavam preocupação, foram incluídas constatações nesta matéria na presente decisão.
- (19) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, em relação à avaliação dos objetivos de capacidade propostos, a Comissão complementou a sua avaliação através de uma análise dos regimes de incentivos planeados a que se refere o artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. A este respeito, a Comissão analisou se os regimes de incentivos planeados cumprem os requisitos essenciais estabelecidos no artigo 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Uma vez que se considerou que esses regimes de incentivos planeados suscitavam preocupação, foram incluídas constatações nesta matéria na presente decisão.

Considerações especiais sobre a evolução do tráfego

- (20) O STATFOR de outubro de 2021 prevê que o tráfego aéreo a nível da União atinja níveis pré-pandémicos em 2023 e exceda esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza sobre o desenvolvimento do tráfego continua a ser particularmente elevado tendo em conta os riscos associados à evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa que é previsível uma recuperação desigual do tráfego entre Estados-Membros.
- (21) Assim, o crescimento previsto do tráfego em vários Estados-Membros no PR3 deverá ser significativamente inferior ao crescimento médio do tráfego a nível da União, prevendo-se que os volumes de tráfego em alguns desses Estados-Membros no PR3 continuem abaixo dos níveis pré-pandémicos. A Comissão reconhece que tal dificulta o cumprimento pelos Estados-Membros dos objetivos de custo-eficiência definidos a nível da União e teve em conta esta questão ao analisar as circunstâncias locais relevantes para a avaliação de cada projeto de plano de desempenho.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (22) No que diz respeito à análise dos parâmetros e fatores essenciais referidos no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, subjacentes aos objetivos de desempenho do FABEC propostos no domínio essencial de desempenho do custo-eficiência, a análise da Comissão resultou nas constatações a seguir sobre os custos determinados e a sua repartição.
- (23) No que se refere aos custos determinados, a Comissão observa que, no projeto de plano de desempenho do FABEC, a Suíça informa que o prestador de serviços de navegação aérea de rota (Skyguide) alterou as suas regras de capitalização, o que resultou num aumento dos custos de pessoal e de funcionamento do prestador e numa redução simultânea dos custos de amortização no PR3. No parecer submetido à Comissão, o órgão de análise do desempenho considera que tal alteração é suscetível de distorcer a aplicação do mecanismo de partilha de riscos associados aos custos relativamente à Suíça. Por conseguinte, as razões e implicações do método aplicado devem ser explicadas e justificadas mais aprofundadamente no projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, em termos da sua conformidade com as disposições jurídicas pertinentes, incluindo o artigo 28.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (24) No que se refere à repartição dos custos entre serviços prestados em rota e nos terminais, a Suíça alterou o método aplicado ao tratar os custos operacionais («OPEX») indiretos. No entanto, a Comissão observa que, no projeto de plano de desempenho do FABEC, a Suíça não descreveu nem justificou essa alteração na repartição dos OPEX indiretos entre serviços em rota e de terminal. Por conseguinte, a Comissão considera que a referida alteração deve ser explicada e justificada mais aprofundadamente no projeto de plano de desempenho revisto.

- (25) Com base nas constatações formuladas nos considerandos 21 a 41 da Decisão C(2022) 2283 de Execução (⁷), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho do FABEC, quanto à zona de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo, foram considerados incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência. Por conseguinte, a Suíça, que, juntamente com a Bélgica, a França, a Alemanha, o Luxemburgo e os Países Baixos, elaborou e apresentou um projeto de plano de desempenho para o PR3 ao nível dos FAB, deve apresentar conjuntamente um projeto revisto de plano de desempenho para o FABEC que responda às recomendações estabelecidas na presente decisão e na Decisão de Execução C(2022) 2283.

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

- (26) A Comissão tem dúvidas quanto aos objetivos de desempenho propostos pela Suíça, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho do FABEC, relativamente à tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal, em conformidade com o anexo IV, ponto 2, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (27) Em primeiro lugar, ao comparar a tendência do custo unitário determinado dos serviços de terminal com a tendência do custo determinado dos serviços de rota no PR3, a Comissão constatou que, na zona de tarifação, a primeira tendência de +2,7% é superior à segunda de apenas -0,5% nesse período.
- (28) Em segundo lugar, a Comissão constatou que os objetivos propostos para a tendência na zona de tarifação do custo unitário determinado dos serviços de terminal da Suíça de +2,7% no PR3 é superior à tendência efetiva do custo unitário determinado dos serviços de terminal de -3,4% observada no PR2. Esta diferença parece resultar dos aumentos significativos dos custos determinados dos serviços de terminal durante o PR3, sobretudo os custos de pessoal.
- (29) Em terceiro lugar, ao comparar os objetivos propostos em matéria de custo-eficiência dos serviços de terminal com o desempenho de outros aeroportos similares no PR3, a Comissão constatou que o custo unitário determinado estimado para os aeroportos de Genebra e de Zurique deverá exceder muito significativamente a média do custo unitário determinado do grupo de comparação relevante nos segundo e terceiro períodos de referência.
- (30) Por conseguinte, a Comissão considera que a Suíça deve justificar melhor os objetivos de relação custo-eficiência dos serviços de terminal à luz das observações formuladas nos considerandos 26 a 29, ou rever em baixa os objetivos propostos relativamente ao custo unitário determinado dos serviços de terminal.

Análise dos regimes de incentivos referidos no artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, complementar à avaliação da Comissão sobre os objetivos propostos no domínio da capacidade

- (31) No que diz respeito aos elementos de análise a que se refere o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o regime de incentivos para aumentar a capacidade dos serviços de rota proposto no projeto de plano de desempenho do FABEC prevê uma vantagem financeira máxima equivalente à desvantagem financeira máxima, ascendendo ambas a 0,5% dos custos determinados. A Comissão observa igualmente que o regime de incentivos para aumentar a capacidade dos serviços de terminal proposto no projeto de plano de desempenho da Suíça prevê uma vantagem financeira máxima equivalente à desvantagem financeira máxima, ascendendo ambas a 0,5% dos custos determinados.
- (32) Com base no parecer dos peritos do órgão de análise do desempenho, a Comissão tem fortes dúvidas de que a desvantagem financeira máxima proposta resultante dos referidos regimes de incentivos, que ascende a 0,5% dos custos determinados, venha a ter um impacto significativo nas receitas em risco, como exigido pelo artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

⁷) Decisão de Execução da Comissão relativa à incoerência de certos objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, apresentados pela Bélgica, 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 PR3 e que formula recomendações para a revisão dos referidos objetivos.

- (33) Por conseguinte, a Suíça, no que se refere ao projeto de plano de desempenho do FABEC, deve rever os regimes de incentivo propostos para cumprir os objetivos de capacidade de rota e de terminal, garantindo que as desvantagens financeiras máximas tenham 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, ou seja, na opinião da Comissão, resultando numa desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1% dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (34) No que se refere à Decisão de Execução C(2022) 2283, a Comissão concluiu que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Suíça, no âmbito do FABEC, contém certos objetivos de desempenho para a Bélgica e o Luxemburgo que são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (35) Por conseguinte, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Suíça e os Estados-Membros que fazem parte do FABEC deverão apresentar o seu projeto de plano de desempenho revisto à Comissão, num prazo de três meses, a partir da data de adoção da presente decisão, tendo em conta as recomendações da Comissão.
- (36) Posteriormente, a Comissão avaliará o projeto de plano de desempenho revisto na sua totalidade, em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 e, com base nessa avaliação posterior, poderá tomar qualquer posição em relação aos objetivos de desempenho propostos e a outros elementos dos planos de desempenho que não tenham suscitado objeções na presente decisão.
- (37) 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 deverão aplicar-se, a título provisório, até que a Comissão emita uma decisão sobre a coerência dos objetivos de desempenho ou dos objetivos de desempenho revistos, após o que a Suíça e os Estados-Membros do FABEC deverão adotar o respetivo plano de desempenho final.
- (38) No que diz respeito ao domínio essencial de desempenho do custo-eficiência, o artigo 17.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 aplica um efeito retroativo aos objetivos incluídos no plano de desempenho final. Consequentemente, qualquer diferença nas receitas que resulte da aplicação da taxa ou das taxas unitárias calculadas com base no projeto de plano de desempenho, em vez da taxa ou das taxas unitárias calculadas com base no plano de desempenho final, será dirimida por meio de ajustamentos posteriores dessas taxas no PR3, de acordo com as medidas excecionais aplicáveis a este período que foram estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627. Consequentemente, a Comissão não concluirá sobre a conformidade das taxas unitárias, de acordo com o artigo 29.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, antes da adoção dos planos de desempenho finais relevantes.
- (39) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de planos de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas suas bases de custos para o referido período e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida respeitam à prestação de serviços de navegação aérea e são, portanto, elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido de informações *ad hoc* a todos os Estados-Membros, a fim de recolher informações pertinentes, e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre os custos de deteção de drones.
- (40) 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, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Essas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo originado pelo surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os procedimentos em vigor para aplicar o regime de desempenho e de tarifação no PR3. Ao reverem os objetivos de desempenho locais constantes do projeto de plano de desempenho do FABEC, a Suíça e os Estados-Membros que fazem parte do FABEC devem ter devidamente em conta os efeitos operacionais e financeiros das alterações relevantes no tráfego.

- (41) A Comissão consultou a Suíça sobre as recomendações formuladas na presente decisão, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2, do Acordo,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado pela Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo, Países Baixos e Suíça nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da Decisão de Execução C(2022) 2283, são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Confederação Suíça.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)