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 derrogatório, 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.° 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.° 1034/2011, (UE) n.° 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.° 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**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	**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**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**