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 excecionais 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 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).

([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