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 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 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.° 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 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**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos de **custo-eficiência em rota propostos**, expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	**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**	**2020-20-21**	**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)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**