# 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 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, 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 referência 2014** | **Valor de referência 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** |