

DECISÃO (UE) 2023/177 DA COMISSÃO**de 14 de dezembro de 2022**

no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho apresentado pela Alemanha 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) 9233]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(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),

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 e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES DE CARÁTER GERAL

- (1) Nos termos do artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os Estados-Membros devem elaborar planos de desempenho, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que devem incluir 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 devem ser coerentes com os objetivos a nível da União adotados pela Comissão para o período de referência em questão.
- (2) 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 esses objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de planos de desempenho para o PR3, apresentados posteriormente em outubro de 2019 pelos Estados-Membros, foram elaborados antes do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020, não tiveram em conta a redução considerável do tráfego aéreo em virtude das medidas tomadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros para conter a pandemia.
- (3) 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, em derrogação das disposições do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 ⁽⁴⁾. Em 2 de junho de 2021, a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão ⁽⁵⁾ que estabelece objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3. Nessa base, em outubro de 2021, os Estados-Membros apresentaram à Comissão projetos de planos de desempenho que continham objetivos de desempenho locais revistos para o PR3.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ 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, que tem início em 1 de janeiro de 2020 e termina em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excecionais para o terceiro período de referência (2020-2024) aplicáveis ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação no âmbito do céu único europeu devido à pandemia de COVID-19 (JO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão, de 2 de junho de 2021, que estabelece os objetivos de desempenho revistos a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência (2020-2024) e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2019/903 (JO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

- (4) A Comissão adotou, em 13 de abril de 2022, a Decisão de Execução (UE) 2022/728 da Comissão ⁽⁶⁾ que teve como destinatários a Bélgica, a Alemanha, a Grécia, a França, Chipre, a Letónia, o Luxemburgo, Malta, os Países Baixos, a Roménia e a Suécia. Essa decisão estabelece que, no que diz respeito ao projeto de plano de desempenho estabelecido a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo apresentado pela República Federal da Alemanha («Alemanha»), juntamente com a Bélgica, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos («projeto de plano de desempenho do FABEC»), os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência em rota para a zona tarifária belgo-luxemburguesa não eram coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, e formulou recomendações para a revisão desses objetivos. A Decisão de Execução (UE) 2022/728 não incluiu quaisquer constatações em relação aos objetivos de desempenho aplicáveis aos serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo da Alemanha.
- (5) Em resposta à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, que teve início em 24 de fevereiro de 2022, a União impôs medidas restritivas que proíbem as transportadoras aéreas russas, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia mas 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 restritivas e as contramedidas adotadas pela Rússia conduziram a alterações no tráfego aéreo no espaço aéreo europeu. Alguns Estados-Membros foram gravemente afetados por uma redução significativa do número de sobrevoos no espaço aéreo sob a sua responsabilidade. No entanto, a nível da União, o impacto observado no número de voos foi limitado, em contraste com a acentuada redução do tráfego aéreo em toda a Europa resultante do surto da pandemia de COVID-19.
- (6) Em 13 de julho de 2022, a Alemanha, juntamente com a Bélgica, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos, apresentou à Comissão um projeto revisto de plano de desempenho do FABEC para o PR3.
- (7) Em 24 de outubro de 2022, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho revistos para a relação custo-eficiência, propostos para a zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa, continuavam a suscitar dúvidas quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União. Por conseguinte, a Comissão deu início a uma análise circunstanciada, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, relativamente a esses objetivos de desempenho, que constam do projeto revisto de plano de desempenho do FABEC, apresentado em 13 de julho de 2022. Através da Decisão (UE) 2022/2255, a Comissão notificou a Bélgica, a França, a Alemanha, o Luxemburgo e os Países Baixos ⁽⁷⁾.
- (8) Em 3 de novembro de 2022, a Alemanha informou a Comissão de que se retirava do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC e apresentou à Comissão um projeto revisto de plano de desempenho para o PR3 estabelecido a nível nacional («projeto revisto de plano nacional de desempenho»). O projeto revisto de plano nacional de desempenho mantém os objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo da Alemanha ao nível estabelecido no projeto revisto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 13 de julho de 2022. Efetivamente, o projeto revisto de plano de desempenho do FABEC não aduzia quaisquer benefícios ou sinergias de desempenho adicionais para a Alemanha. O projeto revisto de plano nacional de desempenho não refere qualquer impacto negativo resultante da interrupção do planeamento do desempenho e das atividades de definição de objetivos a nível do FABEC.
- (9) 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 a sua avaliação do projeto revisto de plano nacional de desempenho.

⁽⁶⁾ Decisão de Execução (UE) 2022/728 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à incoerência de certos objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e nos planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados pela Bélgica, pela Alemanha, pela Grécia, pela França, por Chipre, pela Letónia, pelo Luxemburgo, por Malta, pelos Países Baixos, pela Roménia e pela 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 (JO L 135 de 12.5.2022, p. 4).

⁽⁷⁾ Decisão (UE) 2022/2255 da Comissão de 24 de outubro de 2022 relativa ao início da análise circunstanciada de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto revisto de plano de desempenho para o terceiro período de referência apresentado pela Bélgica, pela Alemanha, pela França, pelo Luxemburgo e pelos Países Baixos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 297 de 17.11.2022, p. 71).

- (10) Em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão, tendo em conta as circunstâncias locais, avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais incluídos no projeto revisto de plano de desempenho com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do referido regulamento. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando também os elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (11) As previsões do tráfego de base do Serviço de Estatísticas e as Previsões do Eurocontrol («STATFOR»), publicadas em junho de 2022, têm em conta a alteração das circunstâncias no que diz respeito ao tráfego aéreo no espaço aéreo europeu na sequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Com base nessas previsões, a Comissão observa que não é de prever que a Alemanha venha a sofrer alterações significativas de tráfego aéreo durante o PR3 em resultado da guerra da Rússia contra a Ucrânia. Por conseguinte, essas circunstâncias alteradas não afetam diretamente os objetivos de desempenho constantes do projeto revisto de plano nacional de desempenho nem a avaliação da Comissão desses objetivos no que diz respeito à sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (12) A título excecional, a Alemanha concorda em renunciar aos seus direitos decorrentes do artigo 342.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1/1958 ⁽⁸⁾, e em que a presente decisão seja adotada e notificada em inglês.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

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

- (13) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos incluídos pela Alemanha no seu projeto revisto de plano nacional de desempenho relativamente à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea («PSNA») com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (14) Os objetivos de desempenho de segurança locais propostos pela Alemanha no que respeita à eficácia da gestão da segurança, discriminados por objetivo de gestão da segurança e expressos por nível de aplicação, são os seguintes:

Alemanha	Objetivos em matéria de eficácia da gestão da segurança, expressos por nível de aplicação, do nível A ao nível D da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»)				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2022	2023	2024	Objetivos a nível da União (2024)
DFS	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	D	D	D
	Garantia de segurança	B	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Regulamento n.º 1 que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385/58).

- (15) Os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Alemanha para o prestador de serviços de navegação aérea («PSNA»), designadamente a *Deutsche Flugsicherung* («DFS»), são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (16) A Comissão observa que o projeto revisto de plano nacional de desempenho apresentado pela Alemanha estabelece medidas para a DFS que se destinam a atingir os objetivos de segurança locais, incluindo inquéritos e campanhas regulares sobre a cultura de segurança, uma atualização regular do plano de segurança do PSNA, e um processo específico de gestão das alterações.
- (17) Por conseguinte, à luz do exposto nos considerandos 14, 15 e 16, e tendo em conta que os objetivos de desempenho da 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 objetivos no domínio essencial de desempenho da segurança incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho da Alemanha devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

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

- (18) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Alemanha 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 revisto de plano nacional de desempenho da Alemanha 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»), disponível em 2 de junho de 2021, aquando da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.
- (19) 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, antes do surto da pandemia de COVID-19, 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. Do mesmo modo, não é possível alterar retroativamente, nos projetos revistos de planos de desempenho, os objetivos de desempenho ambiental locais para 2021, fixados pelos Estados-Membros nos projetos de planos de desempenho apresentados em outubro de 2021. 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 de 2022, 2023 e 2024.
- (20) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente propostos pela Alemanha 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:

Alemanha	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente , expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Valores de referência	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Alemanha são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada um dos anos de 2022, 2023 e 2024.
- (22) A Comissão observa que, no seu projeto revisto de plano nacional de desempenho, a Alemanha apresentou várias medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, incluindo operações transfronteiriças de rotas livres com seis países vizinhos, bem como a supressão das restrições de rotas e dos limites máximos do nível de voo. A Comissão convida ainda a Alemanha a pôr em prática todas as medidas recomendadas com base no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») para melhorar as trajetórias em rota.

- (23) Por conseguinte, à luz do exposto nos considerandos 20, 21 e 22, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

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

- (24) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Alemanha relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada em conformidade com o anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto revisto de plano de desempenho foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Operações da Rede disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, em 2 de junho de 2021.
- (25) 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, antes do surto da pandemia de COVID-19, 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. Do mesmo modo, não é possível alterar retroativamente, nos projetos de planos de desempenho revistos, os objetivos de desempenho da capacidade locais para 2021, fixados pelos Estados-Membros nos projetos de planos de desempenho apresentados em outubro de 2021. 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 de 2022, 2023 e 2024.
- (26) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Alemanha para o PR3, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Alemanha	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,27	0,27	0,27
Valores de referência	0,27	0,27	0,27

- (27) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Alemanha são equivalentes aos valores de referência nacionais correspondentes para cada um dos anos de 2022, 2023 e 2024.
- (28) A Comissão observa que a Alemanha apresentou, no seu projeto revisto de plano nacional de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos de capacidade locais em rota. Essas medidas incluem uma atualização técnica do sistema de gestão do tráfego aéreo, a reestruturação do espaço aéreo, o reforço da coordenação civil-militar, um aumento do número de controladores de tráfego aéreo equivalentes a tempo inteiro, escalas de serviço mais flexíveis para o controlo do tráfego aéreo e iniciativas a nível transfronteiriço para aumentar a interoperabilidade e a eficiência operacional.
- (29) Por conseguinte, à luz do exposto nos considerandos 26, 27 e 28, os objetivos no domínio essencial de desempenho de capacidade incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

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

- (30) 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 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. Verificou-se que esses objetivos não suscitam preocupações relativamente à Alemanha.

Avaliação dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho relativo à relação custo-eficiência

- (31) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos da relação custo-eficiência propostos no projeto revisto de plano nacional do desempenho em conformidade com o anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (32) Os objetivos da relação custo-eficiência em rota propostos pela Alemanha para o PR3 são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Alemanha	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos da relação custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado («DUC») em rota ao nível da zona de tarifação, de -2,4 % durante o PR3, supera a tendência da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (34) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota de longo prazo ao nível da zona de tarifação de -3,8 % durante o segundo período de referência («PR2») e o PR3 supera a tendência a nível da União de longo prazo de -1,3 % durante o mesmo período.
- (35) Quanto ao ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Alemanha para o DUC de 66,01 EUR, expresso a preços de 2017 («EUR2017»), é 13,2 % superior ao valor de referência médio de 58,33 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante.
- (36) É evidente que a Alemanha supera de forma significativa a tendência do DUC a nível da União do PR3 e a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Alemanha em 2024 é inferior aos valores de referência de 2014 e 2019, o que demonstra ganhos efetivos de eficiência em termos de custos alcançados tanto a médio como a longo prazo. Por conseguinte, a Comissão considera que, no caso da Alemanha, a diferença entre o valor de referência e a média do grupo de comparação referida no considerando 35 não impede que os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União.
- (37) Assim, à luz do exposto nos considerandos 31 a 36, os objetivos no domínio essencial de desempenho em matéria de relação custo-eficiência incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

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

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

- (39) Em conformidade com o anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação dos objetivos de capacidade através da análise dos regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Neste 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.
- (40) Na Decisão de Execução (UE) 2022/728, a Comissão concluiu que a Alemanha deve rever o seu regime de incentivos para alcançar os objetivos de capacidade de rota de modo a que a desvantagem financeira máxima decorrente desse regime de incentivos seja fixada a um nível que tenha um impacto significativo nas receitas em risco. A Comissão observa que a Alemanha não introduziu quaisquer alterações no seu regime de incentivos em comparação com o projeto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 2021 ou o projeto revisto de plano de desempenho do FABEC apresentado em 13 de julho de 2022.
- (41) Por conseguinte, à luz do considerando 40, a Comissão conclui que o regime de incentivos à capacidade de rota estabelecido no projeto revisto de plano nacional de desempenho continua a suscitar preocupações. Consequentemente, a Comissão reitera que a Alemanha deve, 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, rever o seu regime de incentivos para o alcance dos objetivos de capacidade de rota e de terminal, de modo a que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desse regime de incentivos sejam definidas a um nível que tenha impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o que, no entender da Comissão, levaria a uma desvantagem financeira máxima igual ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (42) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que os objetivos de desempenho incluídos no projeto revisto de plano nacional de desempenho apresentado pela Alemanha são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto revisto de plano de desempenho apresentado pela Alemanha em 3 de novembro de 2022 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 Federal da Alemanha.

Feito em Bruxelas, em 14 de dezembro de 2022.

Pela Comissão
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

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

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

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

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

Alemanha	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente , expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	2,30 %	2,30 %	2,30 %

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

Alemanha	2022	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade , expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,27	0,27	0,27

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

Zona de tarifação de rota da Alemanha	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos em matéria de custo-eficiência em rota , expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR