

Jornal Oficial

da União Europeia

L 128



Edição em língua
portuguesa

Legislação

56.º ano
9 de maio de 2013

Índice

II *Atos não legislativos*

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea ⁽¹⁾ 31

Preço: 4 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 390/2013 DA COMISSÃO

de 3 de maio de 2013

que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede

(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⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, nomeadamente o seu artigo 11.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 determina a criação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Para definir os detalhes do funcionamento do sistema de desempenho, a Comissão deve adotar regras de execução.
- (2) O sistema de desempenho deve contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo melhorando a eficiência geral dos serviços de navegação aérea em todos os domínios em que o desempenho é fundamental, como a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência, em consonância com o quadro de desempenho do Plano Diretor Europeu da Gestão do Tráfego Aéreo (ATM), tendo ao mesmo tempo na devida conta os objetivos imperativos de segurança.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («Regulamento Prestação de Serviços») ⁽³⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, prevê o estabelecimento de um regime de tarifação e projetos comuns com vista a implementar

o Plano Diretor Europeu ATM. Ambos (o regime de tarifação e os projetos comuns) são determinantes para o êxito da implementação do sistema de desempenho.

- (4) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, o presente regulamento deve aplicar-se às funções da rede de gestão do tráfego aéreo referidas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («Regulamento Espaço Aéreo») ⁽⁴⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009.
- (5) A Comissão pode ser assistida na aplicação do sistema de desempenho por um órgão de análise do desempenho. Essa entidade deve poder aconselhar de modo independente a Comissão em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.
- (6) Tendo em conta o facto de as autoridades supervisoras nacionais terem um papel fundamental a desempenhar na aplicação do sistema de desempenho, os Estados-Membros devem garantir que estas tenham condições para exercer eficazmente as suas responsabilidades.
- (7) Para garantir melhorias a longo prazo no sentido da consecução dos objetivos superiores da sociedade, refletidos no Plano Diretor Europeu ATM, o sistema de desempenho deve ser aplicado com uma perspetiva que ultrapasse um só período de referência.
- (8) O sistema de desempenho deve tratar os serviços de navegação aérea segundo uma abordagem porta-a-porta, que inclua os serviços de navegação aérea em rota e terminais, com vista a melhorar o desempenho geral da rede.
- (9) O sistema de desempenho deve prever indicadores e objetivos vinculativos em todos os domínios essenciais de desempenho, associados ao pleno cumprimento e manutenção dos níveis de segurança requeridos.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p.1.

⁽²⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 34.

⁽³⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽⁴⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

- (10) Ao adotar os objetivos de desempenho a nível da União para um determinado período de referência, a Comissão deve ter na devida conta o nível de desempenho atingido no ou nos períodos de referência anteriores.
- (11) Dada a forte ligação entre os diferentes domínios essenciais de desempenho, as interdependências entre os objetivos de desempenho devem ser devidamente tidas em conta na preparação e na monitorização do sistema de desempenho, no respeito dos objetivos imperativos de segurança.
- (12) Deverão ser elaborados planos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo que mostrem, por razões de transparência, a contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea dentro de um bloco funcional de espaço aéreo para a consecução dos objetivos, planos esses que devem ser monitorizados ao nível mais adequado.
- (13) Os planos de desempenho devem descrever as medidas, nomeadamente os regimes de incentivos, que visam que as partes interessadas melhorem o desempenho a todos os níveis. Devido ao seu caráter imperativo, a segurança não deve ser objeto de incentivos.
- (14) Para que os pontos de vista das partes interessadas sejam ouvidos, devem realizar-se consultas eficazes a nível nacional, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e a nível da União.
- (15) Em circunstâncias imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho, e que sejam simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros e pelas entidades sujeitas aos objetivos de desempenho, o estabelecimento de mecanismos de alerta apropriados deverá permitir a aplicação de medidas adequadas que visem manter os requisitos de segurança, assim como a continuidade da prestação do serviço, as quais poderão incluir a revisão dos objetivos de desempenho da União ou locais.
- (16) A cooperação e a coordenação civil/militar revestem-se da máxima importância para a consecução dos objetivos do sistema de desempenho, devidamente atenta a eficácia das missões militares.
- (17) O sistema de desempenho não deve prejudicar as disposições do Regulamento (CE) n.º 549/2004 que visam a salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou de defesa.
- (18) Devem ser escolhidos indicadores essenciais de desempenho específicos e mensuráveis, com base nos quais possa ser atribuída a responsabilidade pela consecução dos objetivos de desempenho. Os objetivos associados devem ser atingíveis, realistas e calendarizados e orientar eficazmente o desempenho sustentável dos serviços de navegação aérea.
- (19) A aplicação de objetivos de desempenho vinculativos apoiada por incentivos de natureza financeira exige uma ligação adequada ao Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede ⁽¹⁾.
- (20) Os indicadores essenciais de desempenho e os objetivos de desempenho devem ser estabelecidos e aplicados em sintonia com os objetivos e as normas de segurança estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ e pelas suas regras de execução, bem como com as medidas tomadas pela União para atingir e manter esses objetivos.
- (21) A Comissão deve avaliar os planos e objetivos de desempenho e confirmar a sua coerência com os objetivos da União e o contributo adequado para os mesmos e para o desempenho geral da rede europeia ATM. Se esta coerência e este contributo adequado não puderem ser confirmados, a Comissão deve pedir que o(s) plano(s) e o(s) objetivo(s) de desempenho sejam revistos e/ou que sejam tomadas medidas corretivas.
- (22) Durante os períodos de referência, deve ser posta em prática um processo eficaz de monitorização do desempenho, que inclua a recolha e a divulgação de dados, para garantir que a evolução do desempenho permita alcançar os objetivos e, se necessário, introduzir medidas corretivas.
- (23) Quando, com base nos resultados da monitorização, dispuser de provas substanciais de que os dados, os pressupostos e as razões que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos, a Comissão pode decidir rever os objetivos de desempenho para a União ou autorizar, a pedido de um Estado-Membro, a revisão dos objetivos locais.
- (24) A execução das funções da rede deve estar sujeita a objetivos de desempenho. Por conseguinte, o presente regulamento deve aplicar-se ao gestor da rede, instituído em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 ⁽³⁾. O Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão deve ser alterado em conformidade.
- (25) O Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea ⁽⁴⁾, o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão, de 24 de novembro de 2011, que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede ⁽⁵⁾, devem ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015.
- (26) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

⁽¹⁾ Ver página 31 do presente Jornal Oficial.

⁽²⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 310 de 25.11.2011, p. 3.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as medidas necessárias para melhorar o desempenho global dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no respeitante ao tráfego aéreo geral nas regiões EUR (Europa) e AFI (África) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea, tendo em vista satisfazer as necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo.

2. Para efeitos de definição dos objetivos e de monitorização do desempenho, o presente regulamento aplica-se aos serviços de navegação aérea prestados:

- a) Pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- b) Pelos prestadores de serviços meteorológicos, se designados em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Pelo gestor da rede instituído em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão.

O presente regulamento aplica-se também, para efeitos de definição dos objetivos e de monitorização do desempenho em matéria de custo-eficiência, às autoridades ou entidades que incorrem em custos passíveis de serem recuperados através de taxas de utilização, conforme especificados no artigo 15.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e no artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento aos serviços de navegação aérea terminais prestados nalguns ou em todos os seus aeroportos com menos de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, devendo informar desse facto a Comissão.

4. Caso nenhum aeroporto de um Estado-Membro atinja o limiar de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, o presente regulamento aplica-se no mínimo ao aeroporto que regista o maior número de movimentos de transporte aéreo IFR.

5. A fixação de objetivos em matéria de custo-eficiência deve aplicar-se aos custos determinados enunciados no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

6. Os Estados-Membros podem também aplicar o presente regulamento:

- a) No espaço aéreo sob a sua responsabilidade dentro de outras regiões da OACI, desde que informem devidamente do facto a Comissão e os demais Estados-Membros e sem prejuízo

dos direitos e deveres dos Estados-Membros consignados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional (Convenção de Chicago);

- b) Aos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestarem serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

7. Não obstante as disposições sobre proteção das informações da Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e dos seus regulamentos de execução – os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 ⁽²⁾ e (CE) n.º 1330/2007 ⁽³⁾ da Comissão –, as exigências sobre o fornecimento de dados definidas no capítulo V aplicam-se às autoridades nacionais, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos, aos coordenadores de aeroportos e às transportadoras aéreas.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Operador de aeroporto»: a entidade gestora de um aeroporto que, em conjugação com outras atividades ou de qualquer outro modo, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, a incumbência de administrar e gerir as infraestruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as atividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;
- 2) «Dados»: informações qualitativas, quantitativas e outras informações pertinentes relacionadas com o desempenho da navegação aérea, recolhidas e tratadas sistematicamente pela Comissão, ou em nome dela, para efeitos de aplicação do sistema de desempenho;
- 3) «Indicadores de desempenho»: os indicadores utilizados para efeitos de monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho;
- 4) «Indicadores essenciais de desempenho»: os indicadores de desempenho utilizados para efeitos de fixação dos objetivos de desempenho;
- 5) «Movimentos de transporte aéreo IFR»: a soma das descolagens e aterragens efetuadas segundo as regras de voo por instrumentos, calculada como a média anual nos três anos civis que precedem a apresentação dos planos de desempenho;
- 6) «Objetivo vinculativo»: o objetivo de desempenho adotado pelos Estados-Membros no âmbito de um plano de desempenho e sujeito a um regime de incentivos e/ou a planos de ações corretivas;
- 7) «Transportadora aérea»: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro em conformidade com o direito da União Europeia;
- 8) «Custos determinados»: os custos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;

⁽¹⁾ JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

⁽²⁾ JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

⁽³⁾ JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

- 9) «Autoridade nacional»: a autoridade reguladora e/ou supervisora a nível nacional ou a nível do bloco funcional de espaço aéreo cujos custos são elegíveis para recuperação junto dos utilizadores do espaço aéreo, caso sejam incorridos no contexto da prestação de serviços de navegação aérea em aplicação do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013;
- 10) «Cultura justa»: uma cultura segundo a qual os operadores de primeira linha ou outros operadores não são punidos por ações, omissões ou decisões da sua responsabilidade que se coadunem com a sua experiência e formação, mas que não tolera negligências graves, violações deliberadas e atos destrutivos;
- 11) «Coordenador de aeroporto»: a pessoa singular ou coletiva designada por um Estado-Membro para desempenhar em aeroportos coordenados as funções de coordenação definidas no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade ⁽¹⁾;
- 12) «Monitorização do desempenho»: o processo contínuo de recolha e análise de dados para medir os resultados reais de um sistema face aos objetivos (essenciais) de desempenho pertinentes e aos planos de desempenho, utilizando os indicadores (essenciais) de desempenho enunciados no artigo 9.º e no anexo I;
- 13) «Período de referência»: o período de validade e aplicação dos objetivos de desempenho a nível da União e dos planos de desempenho, tal como definido no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- 14) «Incursão na pista»: qualquer ocorrência num aeródromo que envolva a presença incorreta de uma aeronave, de um veículo ou de uma pessoa na zona protegida de uma superfície designada para a aterragem e descolagem de aeronaves;
- 15) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» («órgão ATS»): uma unidade organizacional, civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo;
- 16) «Serviços CNS, MET e AIS»: serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços meteorológicos para a navegação aérea e serviços de informação aeronáutica;
- 17) «Evento excecional»: circunstância em que a capacidade ATM é anormalmente reduzida de forma que o nível de atrasos ATFM é anormalmente elevado em consequência de uma limitação planeada induzida por uma alteração operacional ou técnica, de condições meteorológicas adversas graves, da indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas, de uma ação reivindicativa e da ativação da CCCAE (Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia) pelo gestor da rede em resultado de uma ou várias destas causas;
- 18) «Custos de reestruturação»: custos pontuais significativos contraídos pelos prestadores de serviços de navegação aérea no processo de reestruturação devido à introdução de novas tecnologias e procedimentos, assim como dos modelos de negócio associados, para estimular a prestação integrada de serviços, e que o Estado-Membro pretende recuperar em um ou mais períodos de referência. Podem incluir os custos suportados para indemnizar trabalhadores, encerrar centros

de controlo do tráfego aéreo, transferir atividades para novas localizações e anular ativos e/ou adquirir participações estratégicas noutros prestadores de serviços de navegação aérea.

Artigo 3.º

Órgão de análise do desempenho

1. Caso a Comissão decida designar um órgão de análise do desempenho com a função de lhe prestar assistência na aplicação do sistema de desempenho, essa designação será por um período fixo, concordante com os períodos de referência. A Comissão nomeia o presidente e os membros do órgão de análise do desempenho.
2. O órgão de análise do desempenho deve ter a competência e a imparcialidade adequadas para desempenhar com independência as funções que lhe forem confiadas pela Comissão, em particular nos domínios essenciais de desempenho pertinentes.
3. O órgão de análise do desempenho presta assistência à Comissão na aplicação do sistema de desempenho, em particular no que se refere ao seguinte:
 - a) Recolha, exame, validação e divulgação de dados relativos ao desempenho;
 - b) Definição ou adaptação dos domínios essenciais de desempenho, em consonância com os domínios identificados no quadro de desempenho do Plano Diretor ATM referidos no artigo 9.º, n.º 1, e dos indicadores essenciais de desempenho conexos;
 - c) Definição de indicadores essenciais de desempenho adequados que abranjam, em todos os domínios essenciais de desempenho, o desempenho das funções da rede e dos serviços de navegação aérea, tanto nos serviços em rota como nos serviços terminais;
 - d) Fixação e revisão dos objetivos de desempenho para toda a União;
 - e) Fixação do ou dos limiares de alerta a que se refere o artigo 10.º, n.º 4, para a ativação dos mecanismos de alerta previstos no artigo 19.º;
 - f) Avaliação da compatibilidade dos planos de desempenho adotados, assim como dos objetivos de desempenho, com os objetivos a nível da União;
 - g) Se for caso disso, avaliação da compatibilidade dos limiares de alerta adotados em aplicação do artigo 19.º, n.º 3, com os limiares de alerta a nível da União Europeia referidos no artigo 10.º, n.º 4;
 - h) Se for caso disso, avaliação dos objetivos de desempenho revistos ou das medidas corretivas tomadas pelos Estados-Membros em questão;
 - i) Monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho dos serviços de navegação aérea, nomeadamente no que toca ao investimento e à despesa de capital, a nível local e a nível da União;
 - j) Monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho das funções da rede;

⁽¹⁾ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

- k) Monitorização do desempenho geral da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (ATM), incluindo a elaboração de relatórios anuais para o Comité do Céu Único;
- l) Avaliação da consecução dos objetivos de desempenho no final de cada período de referência com vista à preparação do período seguinte;
- m) Avaliação do plano de desempenho do gestor da rede, incluindo a sua compatibilidade com os objetivos de desempenho a nível da União;
- n) Manutenção e apoio à coordenação de um calendário de consultas às partes interessadas sobre os planos de desempenho e as obrigações em matéria de consulta referidas no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

4. A pedido da Comissão, o órgão de análise do desempenho deve fornecer informações ou relatórios *ad hoc* sobre questões relacionadas com o desempenho.

5. O órgão de análise do desempenho pode apresentar relatórios e formular recomendações à Comissão tendo em vista a melhoria do sistema.

6. No que respeita às relações com as autoridades supervisoras nacionais:

- a) Para efeitos de monitorização do desempenho geral da rede europeia de ATM, o órgão de análise do desempenho deve obter das autoridades supervisoras nacionais as informações necessárias sobre os planos de desempenho;
- b) O órgão de análise do desempenho assessora as autoridades supervisoras nacionais, a pedido destas, fornecendo-lhes uma visão independente das questões do desempenho, como comparações factuais entre os prestadores de serviços de navegação aérea que operam em contextos similares (análise comparativa), análises das alterações do desempenho ao longo dos últimos cinco anos ou análises de projeções;
- c) As autoridades supervisoras nacionais podem solicitar a assistência do órgão de análise do desempenho para determinar gamas de valores indicativos para a fixação dos objetivos, tendo em conta os objetivos a nível da União. Estes valores devem ser disponibilizados às autoridades supervisoras nacionais, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos e aos utilizadores do espaço aéreo.

7. A fim de assegurar a compatibilidade com os objetivos e normas estabelecidos e implementados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, o órgão de análise do desempenho deve cooperar, na medida do necessário, com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) na realização das tarefas referidas no n.º 3, quando estejam relacionadas com a segurança.

8. Para efeitos de monitorização do desempenho geral da rede europeia de ATM, o órgão de análise do desempenho deve estabelecer disposições práticas de trabalho com os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeroportos, os coordenadores de aeroportos e as transportadoras aéreas.

Artigo 4.º

Autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais são responsáveis pela elaboração dos planos de desempenho, pela fiscalização

do desempenho e pela monitorização dos planos e objetivos de desempenho. No exercício destas funções, devem ser imparciais, independentes e transparentes.

2. Os Estados-Membros devem garantir que as autoridades supervisoras nacionais possuam ou tenham acesso aos recursos e capacidades necessários em todos os domínios essenciais de desempenho para exercerem as funções previstas no presente regulamento, incluindo os poderes de inspeção necessários para exercerem as funções referidas no artigo 20.º.

3. Caso exista mais do que uma autoridade supervisora nacional num Estado-Membro, este deve comunicar à Comissão qual a autoridade supervisora nacional que é responsável pela coordenação nacional no que respeita à aplicação do presente regulamento.

Artigo 5.º

Blocos funcionais de espaço aéreo

1. Os Estados-Membros devem estabelecer planos de desempenho a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

2. Para cumprirem a obrigação prevista no n.º 1, os Estados-Membros devem:

- a) Garantir que o plano de desempenho seja conforme com o modelo que figura no anexo II;
- b) Comunicar à Comissão qual a autoridade supervisora nacional ou o organismo responsável pela coordenação dentro do bloco funcional de espaço aéreo e pelas relações com a Comissão no que respeita à aplicação do plano de desempenho;
- c) Estabelecer disposições adequadas para garantir que:
 - i) sob reserva das disposições da alínea e) e do anexo I, seja estabelecido um único objetivo para cada indicador essencial de desempenho,
 - ii) por razões de transparência, a contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea dentro do bloco funcional de espaço aéreo, monitorizada ao nível mais adequado, para a consecução dos objetivos de desempenho definidos para o bloco funcional de espaço aéreo seja identificada no plano de desempenho,
 - iii) quando os objetivos não forem atingidos, sejam definidas e aplicadas durante o período de referência as medidas referidas no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004; para esse efeito, devem ser utilizados os valores anuais que figuram no plano de desempenho;
- d) Ser responsáveis pela determinação e a realização dos objetivos de desempenho fixados aos níveis local, nomeadamente do bloco funcional de espaço aéreo, nacional, de zona tarifária e de aeroporto;
- e) Caso não tenha sido estabelecida uma zona tarifária comum em rota na aceção do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 e caso, por consequência, sejam estabelecidos objetivos de custo-eficiência em rota para mais do que uma zona tarifária dentro do bloco funcional de espaço aéreo, consolidar estes objetivos num valor único

a nível agregado para os serviços de navegação aérea em rota e fornecer, para fins informativos, um número global que demonstre o esforço em termos de custo-eficiência a nível do bloco funcional de espaço aéreo;

- f) Caso uma zona tarifária seja alterada no decurso de um período de referência, demonstrar que esta alteração continua a permitir que se cumpram os objetivos de desempenho adotados para o período;
- g) Garantir que o plano de desempenho seja conforme com o âmbito de aplicação do presente regulamento em conformidade com o seu artigo 1.º, n.º 6, e com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Artigo 6.º

Gestor da rede

O gestor da rede, instituído pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e pelo artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, deve desempenhar as seguintes funções no que respeita ao sistema de desempenho:

- a) Assessorar a Comissão fornecendo-lhe dados úteis para a elaboração dos objetivos de desempenho a nível da União antes dos períodos de referência e para a monitorização da consecução dos objetivos de desempenho durante o período de referência. Em particular, o gestor da rede deve chamar a atenção da Comissão para toda e qualquer quebra significativa e persistente no desempenho operacional;
- b) Em conformidade com o artigo 21.º, n.º 5, fornecer à Comissão acesso a todos os dados enumerados no anexo V;
- c) Ajudar os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea a alcançarem os seus objetivos de desempenho durante os períodos de referência, garantindo a coerência entre os planos de desempenho, o plano estratégico da rede e o plano de operações da rede;
- d) Elaborar um plano de desempenho, o plano de desempenho da rede, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, e com o artigo 16.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 677/2011, que deve ser apresentado à Comissão o mais tardar seis meses antes do início de cada período de referência e por ela adotado antes do início de cada período de referência. Este plano de desempenho deve ser público e conter:
- i) objetivos de desempenho para todos os domínios essenciais de desempenho e para todos os indicadores, que sejam compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União para todo o período de referência, utilizando valores anuais para fins de monitorização;
 - ii) uma descrição das ações que visam garantir o cumprimento dos objetivos;
 - iii) se necessário ou se a Comissão assim o decidir, outros objetivos e indicadores essenciais de desempenho.

Artigo 7.º

Coordenação com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)

Em aplicação do artigo 13.º-A do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, os Estados-Membros e a Comissão devem coordenar-se, na medida do adequado, com a AESA a fim de garantirem que sejam tidos na devida conta os seguintes aspetos:

- a) Os aspetos de segurança do sistema de desempenho, nomeadamente a criação, revisão e aplicação de indicadores essenciais de desempenho e de objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União, assim como a apresentação de propostas de ações e de medidas adequadas após a ativação de um mecanismo de alerta;
- b) A compatibilidade dos indicadores essenciais de desempenho e dos objetivos de desempenho em matéria de segurança com a implementação do Programa Europeu para a Segurança da Aviação.

Artigo 8.º

Duração dos períodos de referência

1. O primeiro período de referência para o sistema de desempenho abrange os anos civis de 2012 a 2014, inclusive. O segundo período de referência abrange os anos civis de 2015 a 2019, inclusive. Os períodos de referência seguintes terão a duração de cinco anos civis, salvo decisão em contrário adotada por alteração do presente regulamento.
2. Aplica-se o mesmo período de referência aos objetivos de desempenho a nível da União e aos planos e objetivos de desempenho.

Artigo 9.º

Domínios e indicadores essenciais de desempenho

1. Para efeitos de fixação de objetivos, o eventual aditamento e a adaptação de outros domínios essenciais de desempenho em aplicação do artigo 11.º, n.º 4, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 devem ser decididos pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do mesmo regulamento.
2. Para efeitos de fixação de objetivos, a cada domínio essencial de desempenho corresponde um ou um número limitado de indicadores essenciais de desempenho. O desempenho dos serviços de navegação aérea deve ser avaliado face a objetivos vinculativos fixados para cada indicador essencial de desempenho.
3. A secção 1 do anexo I define os indicadores essenciais de desempenho para a fixação de objetivos e os indicadores de desempenho a nível da União, selecionados para cada domínio essencial de desempenho.
4. A secção 2 do anexo I apresenta os indicadores essenciais de desempenho locais para a fixação de objetivos locais e os indicadores de desempenho a nível local utilizados para estabelecer os objetivos de desempenho. O nível local, nomeadamente bloco funcional de espaço aéreo, nacional, zona tarifária e aeroporto, é especificado na secção 2 do anexo I.

5. Os indicadores essenciais de desempenho não podem ser alterados no decurso de um período de referência. As alterações devem ser adotadas por alteração do presente regulamento o mais tardar seis meses antes da adoção de novos objetivos de desempenho a nível da União.

6. Para a monitorização do seu próprio desempenho e/ou como parte do plano de desempenho, o Estado-Membro pode decidir estabelecer indicadores de desempenho e respetivos objetivos, que acrescentará aos domínios essenciais de desempenho e aos indicadores essenciais de desempenho a que se refere o presente artigo e definidos na secção 2 do anexo I. Esses indicadores e objetivos adicionais devem apoiar a consecução dos objetivos da União e dos consequentes objetivos a nível local. Podem, por exemplo, integrar e descrever a dimensão civil-militar ou meteorológica do plano de desempenho e ser acompanhados de regimes de incentivos adequados.

7. A fim de facilitar a implementação e a medição dos indicadores (essenciais) de desempenho em matéria de segurança, a AESA, em consulta com o órgão de análise do desempenho, deve adotar, antes do início do segundo período de referência, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação segundo o processo previsto no artigo 52.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

CAPÍTULO II

PREPARAÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

Artigo 10.º

Objetivos de desempenho a nível da União

1. A Comissão deve adotar objetivos de desempenho a nível da União, segundo o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, tendo em conta os contributos nesta matéria do gestor da rede e das autoridades supervisoras nacionais e após consulta das partes interessadas referidas no artigo 10.º desse regulamento, de outras organizações pertinentes e da AESA para os aspetos do desempenho ligados à segurança.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, n.º 3, os objetivos a nível da União devem ser propostos pela Comissão o mais tardar quinze meses antes do início do período de referência e adotados o mais tardar doze meses antes do início do período de referência.

3. A fixação do objetivo a nível da União para o indicador essencial de desempenho estabelecido no ponto 4.1, alínea b), da secção 1 do anexo I deve ter início a partir do terceiro ano do segundo período de referência, sob reserva de uma decisão da Comissão, tomada segundo o procedimento a que se refere o n.º 1.

4. Conjuntamente com a adoção de objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve determinar o limiar ou os limiares de alerta a partir dos quais os mecanismos de alerta referidos no artigo 19.º podem ser ativados.

5. A Comissão deve fundamentar cada objetivo de desempenho a nível da União com uma descrição dos pressupostos subjacentes e dos motivos para a fixação desses objetivos, como a utilização feita dos dados fornecidos pelo gestor da rede e pelas autoridades supervisoras nacionais e de outros dados factuais, as previsões de tráfego, a composição dos grupos de prestadores de serviços de navegação aérea ou dos blocos funcionais de espaço aéreo que têm um contexto operacional e económico semelhante.

Artigo 11.º

Elaboração dos planos de desempenho

1. As autoridades supervisoras nacionais, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, devem elaborar planos de desempenho que contenham objetivos compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União e com os critérios de avaliação enunciados no anexo IV.

Sem prejuízo do modelo indicado no anexo II, o plano de desempenho pode incluir diferentes secções relativas ao nível local, nomeadamente bloco funcional de espaço aéreo, nacional, zona tarifária e aeroporto.

2. A fim de prestarem apoio à preparação dos planos de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem garantir que:

- a) Os prestadores de serviços de navegação aérea apresentem os seus planos de atividades às autoridades supervisoras nacionais;
- b) Os interessados sejam consultados sobre o plano e os objetivos de desempenho em conformidade com o artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004. Devem ser fornecidas informações adequadas aos interessados no mínimo três semanas antes da reunião de consulta.

3. Os planos de desempenho devem conter, designadamente:

- a) A previsão do tráfego, expressa em unidades de serviço, relativa a cada ano do período de referência, a nível do bloco funcional de espaço aéreo e para cada zona tarifária do bloco funcional de espaço aéreo, com a justificação dos números utilizados;
- b) Os custos determinados dos serviços de navegação aérea para cada ano do período de referência e para cada zona tarifária em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Uma descrição do investimento, nomeadamente o investimento necessário para a consecução dos objetivos de desempenho, especificando a sua pertinência relativamente ao Plano Diretor Europeu ATM, ao plano estratégico da rede e aos projetos comuns referidos no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004. Esta descrição deve salientar as sinergias e os benefícios alcançados a nível do bloco funcional de espaço aéreo;
- d) Os objetivos de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente, estabelecidos por referência a cada indicador essencial de desempenho, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e de incentivos;
- e) A tomada em conta das interdependências entre domínios essenciais de desempenho, incluindo uma avaliação do impacto do plano de desempenho na segurança e as medidas de mitigação eventualmente necessárias para manter a garantia de segurança;
- f) Uma descrição da dimensão civil-militar do plano que refira a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, tendo na devida conta a eficácia da missão militar e, se considerado

adequado, indicadores e objetivos de desempenho que, além de pertinentes, sejam concordantes com outros indicadores e objetivos do plano de desempenho;

- g) A descrição e a justificação do modo como os objetivos de desempenho referidos na alínea d) se conciliam com os objetivos de desempenho a nível da União e contribuem para eles e para o desempenho da rede europeia de ATM;
- h) A identificação de cada prestador de serviços de navegação aérea em causa e da sua contribuição específica para o cumprimento dos objetivos, monitorizada por razões de transparência ao nível mais adequado, como referido no artigo 5.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii);
- i) Uma descrição dos mecanismos de incentivo que serão aplicados aos prestadores de serviços de navegação aérea em causa para encorajar a consecução dos objetivos no período de referência;
- j) As medidas tomadas pelas autoridades supervisoras nacionais para monitorizar a consecução dos objetivos de desempenho;
- k) Uma descrição dos resultados da consulta dos interessados, nomeadamente as questões suscitadas pelos participantes e as ações acordadas.

4. Os planos de desempenho devem basear-se no modelo indicado no anexo II e podem, se os Estados-Membros assim o decidirem em aplicação do artigo 9.º, n.º 6, conter indicadores adicionais e objetivos associados.

5. O gestor da rede deve elaborar um plano de desempenho para a rede, com objetivos compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União e, *mutatis mutandis*, com os critérios de avaliação enunciados no anexo IV.

6. Para elaborar o plano de desempenho da rede, o gestor da rede deve:

- a) Assegurar a realização de consultas em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão;
- b) Utilizar o modelo indicado no anexo III.

Artigo 12.º

Regimes de incentivos

1. Os regimes de incentivos aplicados pelos Estados-Membros no âmbito dos respetivos planos de desempenho devem obedecer aos seguintes princípios gerais:

- a) Ser eficazes e proporcionados e não sofrer alterações durante o período de referência;
- b) Ser aplicados sem discriminações e com transparência, tendo em vista contribuir para a melhoria do desempenho da prestação de serviços;
- c) Fazer parte do quadro regulamentar conhecido de antemão por todos os interessados e ser aplicáveis durante todo o período de referência;
- d) Induzir as entidades sujeitas à definição de objetivos a alcançarem um alto nível de desempenho e a cumprirem os objetivos associados.

2. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de custo-eficiência devem ser de natureza financeira e reger-se pelas disposições adequadas dos artigos 13.º e 14.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Devem consistir num mecanismo de partilha de riscos a nível nacional ou a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

3. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de capacidade devem ser de natureza financeira e reger-se pelas disposições do artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Podem ser complementados por incentivos de outra natureza, como, por exemplo, planos de ações corretivas com prazos e medidas associadas, decididos pelas autoridades supervisoras nacionais, tendo em conta as circunstâncias locais.

4. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de ambiente podem ser de natureza financeira e devem reger-se pelas disposições do artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Podem ser complementados por incentivos de outra natureza, como, por exemplo, planos de ações corretivas com prazos e medidas associadas, decididos pelas autoridades supervisoras nacionais, tendo em conta as circunstâncias locais.

5. Além disso, os Estados-Membros, a nível local, podem modular as taxas de navegação aérea, conforme previsto no artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

CAPÍTULO III

ADOÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

Artigo 13.º

Adoção inicial dos planos de desempenho

Por proposta das autoridades supervisoras nacionais, os Estados-Membros devem adotar planos de desempenho que prevejam objetivos de desempenho vinculativos e apresentá-los à Comissão o mais tardar seis meses antes do início do período de referência.

Artigo 14.º

Avaliação e revisão dos planos e objetivos de desempenho

1. A Comissão avalia os planos de desempenho, os seus objetivos e, em particular, a sua compatibilidade com os objetivos de desempenho a nível da União e o seu contributo adequado para os mesmos, assim como com os critérios enunciados no anexo IV, tendo em conta a evolução do contexto eventualmente ocorrida entre a data de adoção dos objetivos a nível da União e a data de avaliação do plano de desempenho. Nos casos em que sejam fixados objetivos a nível local sem referência a um objetivo de desempenho a nível da União, a avaliação deve basear-se nos critérios estabelecidos no anexo IV.

2. Caso considere que um plano de desempenho, ou parte do mesmo, e os seus objetivos são compatíveis com os objetivos a nível da União e contribuem adequadamente para o seu cumprimento e são compatíveis com todos os critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve notificar desse facto o ou os Estados-Membros em causa no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho.

3. Caso considere que um plano de desempenho, ou parte do mesmo, e alguns dos seus objetivos ou todos eles não são compatíveis com os objetivos a nível da União e não contribuem adequadamente para o seu cumprimento e/ou não são compatíveis com um ou mais dos critérios estabelecidos no

anexo IV, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, emitir uma recomendação ao ou aos Estados-Membros em causa para que adotem um plano de desempenho e/ou objetivos total ou parcialmente revistos. Essa recomendação deve ser feita após consulta do ou dos Estados-Membros em causa e identificar com precisão quais as partes do plano de desempenho e/ou do(s) objetivo(s) que devem ser revistas e explicar os fundamentos da avaliação da Comissão.

4. Nesse caso, o ou os Estados-Membros em causa devem adotar um plano de desempenho e/ou objetivos total ou parcialmente revistos tendo em conta os pontos de vista da Comissão, assim como medidas apropriadas para atingir esses objetivos, e devem notificar do facto a Comissão no prazo de quatro meses após a notificação da recomendação.

Artigo 15.º

Avaliação dos planos e objetivos de desempenho revistos e adoção de medidas corretivas

1. A Comissão deve avaliar cada plano de desempenho total ou parcialmente revisto e os seus objetivos de desempenho com base nos critérios estabelecidos no anexo IV.

2. Caso considere que um plano de desempenho total ou parcialmente revisto e os seus objetivos de desempenho são compatíveis com os objetivos a nível da União e contribuem adequadamente para o seu cumprimento e são compatíveis com todos os critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve notificar desse facto o ou os Estados-Membros em causa no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho revisto.

3. Caso considere que um plano de desempenho e alguns ou todos os seus objetivos de desempenho total ou parcialmente revistos continuam a não ser compatíveis com os objetivos a nível da União e não estão a contribuir adequadamente para o seu cumprimento, e/ou continuam a não ser compatíveis com um ou vários critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve, no prazo de cinco meses após ter recebido o plano de desempenho total ou parcialmente revisto e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, decidir que o ou os Estados-Membros em causa tomem medidas corretivas.

4. Tal decisão deve identificar com exatidão, face aos critérios enunciados no anexo IV, que parte do plano e objetivo(s) devem ser revistos e explicar os fundamentos da avaliação da Comissão. Pode indicar o nível de desempenho esperado para os referidos objetivos, a fim de permitir que o ou os Estados-Membros em causa adotem medidas corretivas adequadas, e/ou conter sugestões de medidas corretivas.

5. No prazo de dois meses a contar da data da decisão da Comissão, as medidas corretivas adotadas pelo ou pelos Estados-Membros em causa devem ser comunicadas à Comissão, acompanhadas de elementos que demonstrem a sua coerência com a decisão da Comissão.

Artigo 16.º

Planos de desempenho ou medidas corretivas adotados após o início do período de referência

Os planos de desempenho ou as medidas corretivas adotados após o início do período de referência em virtude da aplicação dos procedimentos previstos nos artigos 14.º e 15.º devem aplicar-se retroativamente a contar do primeiro dia do período de referência.

Artigo 17.º

Revisão dos objetivos

1. Em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, a Comissão pode decidir rever os objetivos a nível da União e/ou, a pedido de um Estado-Membro, permitir que um ou vários objetivos locais sejam revistos:

- a) Se, com base no seu relatório, mencionado no artigo 18.º, n.º 4, dispuser de provas substanciais de que os dados, os pressupostos e os motivos que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos; ou
- b) Em resultado da aplicação de algum dos mecanismos de alerta referidos no artigo 19.º; ou
- c) Na sequência de uma decisão da Comissão em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, respeitante ao indicador essencial de desempenho mencionado no ponto 4.1, alínea b), da secção 1 do anexo I.

2. Uma revisão dos objetivos a nível da União pode ter como consequência a alteração dos planos de desempenho existentes. Nesse caso, a Comissão pode decidir efetuar um ajustamento adequado do calendário previsto nos capítulos II e III do presente regulamento.

CAPÍTULO IV

MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO

Artigo 18.º

Monitorização permanente e relatórios

1. As autoridades supervisoras nacionais e a Comissão devem monitorizar a aplicação dos planos de desempenho. Para este efeito, devem ser utilizados os valores anuais do plano de desempenho. Se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos, o ou os Estados-Membros em causa devem definir e aplicar medidas corretivas destinadas a retificar a situação e comunicá-las à Comissão. Se considerar que essas medidas não são suficientes para corrigir a situação, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da receção das medidas e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, comunicar o facto ao ou aos Estados-Membros em causa, sugerindo medidas corretivas.

2. Caso constatare uma quebra significativa e persistente no desempenho a nível local ou do bloco funcional de espaço aéreo, que afete outros Estados partes no céu único europeu e/ou a totalidade do espaço aéreo europeu, a Comissão pode pedir ao ou aos Estados-Membros em causa que definam, apliquem e comuniquem à Comissão medidas corretivas destinadas

a atingir os objetivos fixados no seu plano de desempenho. Caso considere que essas medidas não são suficientes para corrigir a situação, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da receção das medidas e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, comunicar o facto ao ou aos Estados-Membros em causa, sugerindo medidas corretivas.

3. A Comissão deve monitorizar a aplicação do plano de desempenho da rede estabelecido pelo gestor da rede. Para esse efeito, devem ser utilizados os valores anuais que figurem no plano. Se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos, a Comissão deve pedir ao gestor da rede que defina, aplique e comunique à Comissão medidas corretivas destinadas a atingir os objetivos fixados no plano de desempenho da rede. A Comissão deve informar as autoridades supervisoras nacionais ou os organismos definidos no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), de tais medidas corretivas.

4. Até 1 de junho de cada ano, o mais tardar, e sempre que exista o risco de os objetivos de desempenho não serem atingidos, as autoridades supervisoras nacionais ou os organismos definidos no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), devem apresentar um relatório à Comissão sobre a monitorização dos planos e objetivos de desempenho. Os relatórios devem basear-se nas recomendações que serão elaboradas pela Comissão antes do início do período de referência. A Comissão deve apresentar, pelo menos uma vez por ano, um relatório ao Comité do Céu Único sobre a consecução dos objetivos de desempenho.

Artigo 19.º

Mecanismos de alerta

1. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho e que são simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelo gestor da rede, o ou os limiares de alerta previstos no artigo 10.º, n.º 4, forem atingidos a nível da União ao longo de um ano civil, a Comissão deve avaliar a situação em consulta com os Estados-Membros, através do Comité do Céu Único, e apresentar propostas de ações adequadas no prazo de quatro meses. Estas podem incluir a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União e, como consequência, dos objetivos de desempenho a nível local.

2. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho e que são simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelo gestor da rede, o ou os limiares de alerta previstos no artigo 10.º, n.º 4, forem atingidos a nível a nível local ao longo de um ano civil, as autoridades supervisoras nacionais em causa devem analisar a situação em ligação com a Comissão e apresentar propostas de ações adequadas no prazo de quatro meses. Tal pode incluir a revisão dos objetivos de desempenho locais.

3. Os Estados-Membros podem decidir adotar limiares de alerta diferentes dos previstos no artigo 10.º, n.º 4, a fim de ter em conta as circunstâncias e as especificidades locais. Nesse caso, esses limiares devem ser definidos no plano de desempenho e ser compatíveis com os limiares adotados em aplicação do artigo 10.º, n.º 4. As diferenças devem ser circunstanciadamente justificadas. Em caso de ativação dos referidos limiares, deve aplicar-se o processo descrito no n.º 1.

4. Se a aplicação de um mecanismo de alerta implicar a revisão dos planos e objetivos de desempenho, a Comissão deve facilitar essa revisão através de um ajustamento adequado do calendário aplicável em conformidade com o procedimento previsto nos capítulos II e III.

Artigo 20.º

Facilitação da monitorização do cumprimento

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea e o gestor da rede devem facilitar as inspeções e vistorias, incluindo visitas ao local, realizadas pela Comissão e pela autoridade supervisoras nacional competente, ou por uma entidade qualificada que atue em seu nome, ou, se for caso disso, pela AESA. Sem prejuízo dos poderes de supervisão conferidos às autoridades supervisoras nacionais e à AESA, devem ser atribuídos às pessoas autorizadas poderes para:

- a) Examinar, relativamente a todos os domínios essenciais de desempenho, os documentos e qualquer outro material pertinente para o estabelecimento dos planos e objetivos de desempenho;
- b) Fazer cópias ou obter extratos desses documentos;
- c) Pedir esclarecimentos orais no local.

2. As inspeções e vistorias referidas no n.º 1 devem ser efetuadas em conformidade com os procedimentos em vigor no Estado-Membro onde são realizadas.

3. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar a aplicação do presente regulamento no domínio de desempenho da segurança em conformidade com os procedimentos para a fiscalização da segurança estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1034/2011 ⁽¹⁾.

4. No contexto das inspeções de normalização, a AESA deve monitorizar a aplicação do presente regulamento pelos Estados-Membros no domínio essencial de desempenho da segurança em conformidade com os métodos de trabalho previstos no artigo 24.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

CAPÍTULO V

RECOLHA, VALIDAÇÃO, ANÁLISE, AVALIAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELACIONADAS COM O DESEMPENHO DA NAVEGAÇÃO AÉREA NO CÉU ÚNICO EUROPEU

Artigo 21.º

Recolha e validação de dados para a avaliação do desempenho

1. Para além dos dados já recolhidos pela Comissão através de outros instrumentos da União que podem igualmente ser utilizados para a avaliação do desempenho, as autoridades nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeroportos, os coordenadores de aeroportos e as transportadoras aéreas devem garantir que sejam comunicados à Comissão os dados referidos no anexo V em conformidade com as prescrições desse anexo.

⁽¹⁾ JO L 271 de 18.10.2011, p. 15.

2. As autoridades nacionais podem delegar ou reorganizar, total ou parcialmente, a tarefa de fornecimento de dados entre as suas autoridades supervisoras nacionais, os seus prestadores de serviços de navegação aérea, os seus operadores de aeroportos e os seus coordenadores de aeroportos, de modo a ter em conta as especificidades locais e os canais de comunicação de dados que já existam.

3. Os fornecedores dos dados devem tomar as medidas necessárias para assegurar a qualidade, a validação e a transmissão atempada dos mesmos, fornecendo inclusivamente comprovativos dos seus controlos de qualidade e processos de validação, explicações em resposta a pedidos específicos da Comissão relacionados com a qualidade dos dados e, se necessário, planos de ação para melhorar a qualidade dos dados. Os dados devem ser fornecidos gratuitamente, em formato eletrónico se tal for viável, utilizando o formato especificado pela Comissão.

4. A Comissão avalia a qualidade e valida os dados transmitidos em conformidade com o n.º 1. Se os dados não estiverem em condições de ser utilizados para a avaliação do desempenho, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, e em particular com as autoridades supervisoras nacionais, pode tomar as medidas adequadas para avaliar e melhorar a qualidade dos dados.

5. Para efeitos do presente regulamento, os dados referidos no n.º 1 que já sejam fornecidos ao Eurocontrol consideram-se fornecidos à Comissão. Se os dados não tiverem já sido fornecidos ao Eurocontrol, a Comissão e o Eurocontrol devem tomar as disposições necessárias para que os dados sejam disponibilizados à Comissão, em conformidade com o prescrito no n.º 3.

6. Caso sejam identificados novos requisitos significativos em matéria de dados ou sejam de esperar dados de qualidade insuficiente, a Comissão pode realizar estudos-piloto a completar, a título voluntário, pelos Estados-Membros ou pelos interessados, antes de introduzir novos requisitos em matéria de dados através da alteração do presente regulamento. Esses estudos-piloto são realizados com o intuito de avaliar a viabilidade da recolha dos dados pertinentes, ponderando os benefícios da disponibilidade dos dados face aos custos da recolha e aos encargos para os inquiridos.

Artigo 22.º

Divulgação das informações

1. A Comissão deve divulgar as informações que permitem concretizar os objetivos mencionados no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ⁽¹⁾, nomeadamente no seu artigo 4.º, e no artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

2. As informações referidas no artigo 3.º, n.º 3, alínea a), devem ser tornadas públicas, nomeadamente por meios eletrónicos. Para esse efeito, a Comissão deve tomar uma decisão

sobre a política de tratamento, proteção, confidencialidade e divulgação dos dados recolhidos para efeitos de desempenho em aplicação do artigo 21.º, e os respetivos direitos de propriedade intelectual.

3. Os relatórios da Comissão a que se refere o artigo 18.º, n.º 4, devem ser tornados públicos e uma referência aos mesmos deve ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão pode decidir fornecer periodicamente às partes interessadas outras informações gerais, nomeadamente por meios eletrónicos.

4. Os objetivos a nível da União a que se refere o artigo 10.º e uma referência aos planos de desempenho adotados a que se refere o capítulo III devem ser tornados públicos e ser publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

5. Deve ser concedido acesso individual a informações específicas, nomeadamente a dados e estatísticas validados, ao fornecedor de dados a quem as informações e as atividades digam diretamente respeito.

Capítulo VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 23.º

Isonções

Se, em conformidade com os procedimentos previstos no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, tiver sido estabelecido que alguns ou todos os serviços de navegação aérea terminais e/ou os serviços CNS, MET e AIS de um Estado-Membro estão sujeitos a condições de mercado e o Estado-Membro tiver decidido, ao abrigo desse regulamento, não calcular os custos determinados desses serviços, não calcular nem fixar as taxas terminais e não aplicar incentivos financeiros a esses serviços, os objetivos em matéria de custo-eficiência não se aplicam a esses serviços.

Artigo 24.º

Recurso

Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas em aplicação do presente regulamento sejam devidamente explicadas e sujeitas a um procedimento eficaz de reexame e/ou recurso.

Artigo 25.º

Avaliação do sistema

No final de cada período de referência, a Comissão deve avaliar o sistema de desempenho e analisar, em particular, o seu impacto, eficácia e âmbito de aplicação, tendo em conta o trabalho realizado pela OACI neste domínio.

Artigo 26.º

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 677/2011

O Regulamento (UE) n.º 677/2011 é alterado do seguinte modo:

1) O considerando 28 é suprimido.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

2) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Para orientar a sua perspetiva a longo prazo, o gestor da rede deve elaborar, manter e implementar um plano estratégico da rede, que deve ser alinhado com o período de referência previsto no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão (*).

(*) JO L 128 de 9.5.2013, p. 1.»

3) No artigo 5.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. O plano estratégico da rede deve ser regularmente atualizado, pelo menos doze meses antes do início de cada período de referência.»

«ANEXO IV

MODELO DE PLANO ESTRATÉGICO DA REDE

O plano estratégico da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

1. INTRODUÇÃO

1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano estratégico da rede.

1.2. Preparação do plano e processo de validação.

2. CONTEXTO E REQUISITOS GERAIS

2.1. Descrição da situação atual e prevista da rede, incluindo a CRER (conceção da rede europeia de rotas), a ATFM (gestão dos fluxos de tráfego aéreo), os aeroportos e os recursos escassos.

2.2. Desafios e oportunidades no período de vigência do plano (incluindo a previsão da procura de tráfego e a sua evolução a nível mundial).

2.3. Objetivos de desempenho e requisitos comerciais expressos pelas diferentes partes interessadas e pelos objetivos de desempenho a nível da União.

3. VISÃO ESTRATÉGICA

3.1. Descrição do modo como a rede se desenvolverá e evoluirá estrategicamente, a fim de satisfazer os objetivos de desempenho e os requisitos comerciais.

3.2. Conformidade com o sistema de desempenho.

3.3. Conformidade com o plano diretor europeu ATM.

4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descrição dos objetivos estratégicos da rede:

a) Referir os aspetos cooperativos das partes interessadas operacionais participantes em termos de funções e responsabilidades;

b) Indicar de que modo os objetivos estratégicos darão resposta aos requisitos;

c) Descrever o modo de medição dos progressos no sentido da realização desses objetivos;

d) Indicar qual o impacto dos objetivos estratégicos no setor e noutros domínios relacionados.

5. PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

5.1. Descrição do planeamento a curto/médio prazo:

a) Prioridades de cada um dos objetivos estratégicos;

4) No artigo 20.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O gestor da rede deve apresentar anualmente um relatório à Comissão e à Agência sobre as medidas tomadas para cumprir as suas tarefas. O relatório deve abordar cada uma das funções da rede e a situação global da mesma e estar estreitamente relacionado com o conteúdo do plano estratégico da rede, o plano de operações da rede e o plano de desempenho da rede, referidos no artigo 6.º, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão. A Comissão deve informar o Comité do Céu Único.»

5) O anexo IV passa a ter a seguinte redação:

- b) Aplicação de cada um dos objetivos estratégicos em termos de implantação necessária de tecnologia, impacto arquitetónico, aspetos humanos, custos envolvidos, benefícios, assim como governação, recursos e regulamentação necessários;
- c) Participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades;
- d) Nível acordado de envolvimento do gestor da rede para apoiar a implementação de cada elemento do plano em relação a cada uma das funções.

5.2. Descrição do planeamento a longo prazo:

- a) Intenção de atingir cada um dos objetivos estratégicos em termos da tecnologia necessária e dos aspetos de I&D correspondentes, impacto arquitetónico, aspetos humanos, análise de rentabilidade, governação e regulamentação necessárias, assim como a justificação destes investimentos do ponto de vista económico e da segurança;
- b) Participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades.

6. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

6.1. Descrição dos riscos associados à execução do plano.

6.2. Descrição do processo de monitorização (incluindo o potencial desvio em relação aos objetivos iniciais).

7. RECOMENDAÇÕES

7.1. Identificação das medidas a adotar pela União e pelos Estados-Membros para apoiar a aplicação do plano.»

Artigo 27.º

Entrada em vigor

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento aplica-se a partir do segundo período de referência, conforme definido no artigo 8.º, e durante esse período. No que respeita à aplicação do sistema de desempenho, para permitir a adoção dos objetivos a nível da União em aplicação do artigo 10.º, n.º 2, antes do início do segundo período de referência e a preparação e adoção dos planos de desempenho em conformidade com as disposições do presente regulamento, o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, o artigo 3.º, n.º 3, alíneas i) e n), o artigo 5.º, o artigo 6.º, o artigo 9.º,

n.ºs 3 e 4, o artigo 26.º, o capítulo II, o capítulo III, assim como os anexos I, II, III, IV e V, aplicam-se a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento

Artigo 28.º

Revogação

O Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão são revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015, sem prejuízo da obrigação dos Estados-Membros de implementarem o sistema de desempenho durante o primeiro período de referência, tal como definido no artigo 8.º.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de maio de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

INDICADORES ESSENCIAIS DE DESEMPENHO (KPI) E INDICADORES DE DESEMPENHO (PI)

SECÇÃO 1

Para a fixação dos objetivos para toda a União e a monitorização do desempenho a nível da União

1. SEGURANÇA

1.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) O nível mínimo de eficácia da gestão da segurança, conforme definida na secção 2, ponto 1.1, alínea a).
- b) A percentagem de aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método da ferramenta de análise do risco (RAT) à comunicação de, no mínimo, três categorias de ocorrências: infrações aos mínimos de separação, incursões na pista e ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo, tal como definidas na secção 2, ponto 1.1, alínea b).

2. AMBIENTE

2.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, definida do seguinte modo:
 - i) o indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real obtido através dos dados de vigilância e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam,
 - ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
 - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num local fora do espaço aéreo europeu, apenas é considerada a parte realizada no espaço aéreo europeu;
- b) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória constante do último plano de voo apresentado, definida do seguinte modo:
 - i) a diferença entre o comprimento do troço de rota da trajetória do último plano de voo apresentado e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam,
 - ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
 - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num local fora do espaço aéreo europeu, apenas é considerada a parte realizada no espaço aéreo europeu.

2.2. Indicadores de desempenho

- a) A eficácia dos procedimentos de reserva para a utilização flexível do espaço aéreo, definida do seguinte modo:
 - i) o indicador é o rácio entre o tempo que o espaço aéreo foi reservado ou segregado do tráfego aéreo geral e o tempo que o espaço aéreo foi utilizado para a atividade que requereu tal reserva ou segregação,
 - ii) o indicador é calculado separadamente para as afetações do espaço aéreo numa base pré-tática e tática e incluindo todas as afetações notificadas ao gestor da rede;
- b) A taxa de planeamento de rotas condicionais (CDR), definida como o rácio entre as aeronaves que apresentam planos de voo via CDR e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado;
- c) A utilização eficaz das CDR, definida como o rácio entre as aeronaves que utilizam CDR e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado.

3. CAPACIDADE

3.1. Indicador essencial de desempenho

O número médio de minutos de atraso ATFM (gestão do fluxo de tráfego aéreo) em rota por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea, definido do seguinte modo:

- i) por «atraso ATFM em rota» entende-se o atraso calculado pela unidade (órgão) central de ATFM conforme definida no Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo ⁽¹⁾, e expresso como a diferença entre a hora estimada de descolagem solicitada pelo operador da aeronave no último plano de voo apresentado e a hora de descolagem calculada que é atribuída pela unidade central de ATFM,

⁽¹⁾ JO L 80 de 26.3.2010, p. 10.

ii) o indicador abrange todos os voos IFR no espaço aéreo europeu e todas as causas dos atrasos ATFM, excluindo eventos excepcionais,

iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

3.2. Indicador de desempenho

O número médio de minutos de atraso ATFM à chegada por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea terminais e de aeroporto e causados por restrições à aterragem no aeroporto de destino, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o atraso ATFM médio gerado à chegada por voo IFR de entrada,

ii) o indicador inclui todos os voos IFR que aterrem no aeroporto de destino e abrange todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais,

iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

4.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O custo unitário determinado (DUC) médio na União dos serviços de navegação aérea em rota, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto em rota, expresso em unidades de serviço em rota, previsto para o período a nível da União, conforme consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para definir os objetivos a nível da União em aplicação do artigo 10.º, n.º 5,

ii) o indicador é expresso em euros e em termos reais,

iii) o indicador é fornecido para cada ano do período de referência;

b) O custo unitário determinado (DUC) médio na União dos serviços de navegação aérea terminais, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o resultado do rácio entre os custos determinados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço terminal, tal como consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para definir os objetivos a nível da União Europeia em aplicação do artigo 10.º, n.º 5,

ii) o indicador é expresso em euros e em termos reais,

iii) o indicador é fornecido para cada ano do período de referência,

iv) o indicador aplica-se a partir do início do terceiro ano do segundo período de referência, sob reserva da decisão referida no artigo 10.º, n.º 3.

4.2. Indicador de desempenho

Os custos do Eurocontrol e, em especial, a sua evolução, em comparação com a evolução do indicador essencial de desempenho (KPI) referido no ponto 4.1, alínea a). Para o efeito, os Estados-Membros devem garantir que o Eurocontrol comunique à Comissão o seu orçamento adotado e o orçamento e a base de custos reais durante o período de referência, bem como a evolução do custo unitário resultante do rácio entre a base de custos adotada e a evolução prevista do tráfego, acompanhada de uma repartição que mostre a evolução das suas várias componentes e identifique separadamente as diferentes atividades de prestação de serviços.

SECÇÃO 2

Para a fixação dos objetivos locais e a monitorização do desempenho a nível local

1. SEGURANÇA

1.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) A eficácia da gestão da segurança, no que diz respeito aos Estados-Membros e às suas autoridades supervisoras nacionais e aos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestar serviços de tráfego aéreo ou serviços de comunicação, navegação e vigilância. Este indicador essencial de desempenho deve ser medido tendo em conta o nível de execução dos seguintes objetivos de gestão:

i) política e objetivos de segurança,

ii) gestão dos riscos para a segurança,

iii) garantia de segurança,

iv) promoção da segurança,

- v) cultura de segurança;
- b) A aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método que utiliza a ferramenta de análise dos riscos (RAT) à comunicação de, no mínimo, as infrações aos mínimos de separação, as incursões na pista e as ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo. Quando comunicarem as ocorrências supracitadas, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem utilizar as seguintes classificações por grau de gravidade:
- i) incidente grave,
 - ii) incidente importante,
 - iii) incidente significativo,
 - iv) sem consequências para a segurança,
 - v) indeterminado; por exemplo, a insuficiente informação disponível ou a existência de elementos de prova não conclusivos ou contraditórios impediram tal determinação.
- Cada ocorrência deve ser objeto de um relatório sobre a aplicação do método;
- c) A comunicação por parte dos Estados-Membros e dos seus prestadores de serviços de navegação aérea do nível de presença e do correspondente nível de ausência de uma cultura justa.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma indicação, para efeitos de monitorização, da contribuição a nível nacional.

1.2. Indicadores de desempenho

- a) A aplicação, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, de sistemas de registo automatizado dos dados de segurança, caso tais sistemas existam, que prevejam, no mínimo, a monitorização das infrações aos mínimos de separação e das incursões na pista;
- b) A apresentação de relatórios pelos Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea sobre o nível de comunicação de ocorrências, numa base anual, com vista a medir o nível de comunicação e resolver a questão da melhoria da cultura de comunicação;
- c) O número de, no mínimo, infrações aos mínimos de separação, incursões na pista, violações do espaço aéreo e ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma indicação, para efeitos de monitorização, da contribuição a nível nacional.

2. AMBIENTE

2.1. Indicador essencial de desempenho

A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, definida do seguinte modo:

- i) o indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real, calculado com base nos dados de vigilância, e a distância percorrida, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo local ou que o atravessam,
- ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
- iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada fora do espaço aéreo local, apenas é considerada a parte realizada dentro do espaço aéreo local,
- iv) a «distância percorrida» é função da posição dos pontos de entrada e de saída do voo no e para fora do espaço aéreo local. A distância percorrida representa a contribuição destes pontos para a distância utilizada no indicador a nível da União. A soma destas distâncias em todos os espaços aéreos locais atravessados é igual à distância utilizada no indicador para o nível da União.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

2.2. Indicadores de desempenho

- a) O tempo adicional na fase de rolagem à saída («taxi-out»), definido do seguinte modo:
 - i) o indicador é a diferença entre o tempo real do *taxi-out* e o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de *taxi-out* em períodos de pouco tráfego,
 - ii) o indicador é expresso em minutos por partida para todo o ano civil;
- b) O tempo adicional no espaço aéreo terminal, definido do seguinte modo:
 - i) o indicador é a diferença entre o tempo de trânsito na ASMA (zona de sequenciação e registo das chegadas) e o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de trânsito na ASMA em períodos de pouco tráfego,
 - ii) o indicador é expresso em minutos por chegada para todo o ano civil,
 - iii) a ASMA é definida como um cilindro virtual com um raio de 40 NM em torno do aeroporto de chegada;

c) Os indicadores definidos na secção 1, ponto 2.2.

Para efeitos dos indicadores das alíneas a) e b), «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto. Para efeitos do indicador da alínea c), «local» significa a nível nacional.

3. CAPACIDADE

3.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O número médio de minutos de atraso ATFM em rota por voo, definido do seguinte modo:

- i) o atraso ATFM em rota é o atraso calculado pelo órgão (ou unidade) central de ATFM conforme definido no Regulamento (UE) n.º 255/2010 e expresso como a diferença entre a hora estimada de descolagem solicitada pelo operador da aeronave no último plano de voo apresentado e a hora de descolagem calculada que é atribuída pelo órgão central de ATFM;
- ii) o indicador abrange todos os voos IFR que atravessam o espaço aéreo local e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma repartição monitorizada por razões de transparência ao nível mais adequado.

b) O número médio de minutos de atraso ATFM à chegada por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea terminais e do aeroporto e causados por restrições à aterragem no aeroporto de destino, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o atraso ATFM médio gerado à chegada por voo IFR de entrada;
- ii) o indicador abrange todos os voos IFR que aterram no aeroporto de destino e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto para efeitos de monitorização.

3.2. Indicadores de desempenho

a) O cumprimento das faixas horárias ATFM, conforme exigido pelo artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão.

b) O número médio de minutos de atraso antes da partida imputáveis ao controlo do tráfego aéreo, por voo, causados por restrições à descolagem no aeroporto de partida, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é a média de atrasos antes da partida imputáveis ao controlo do tráfego aéreo, por voo IFR de saída;
- ii) o indicador inclui todos os voos IFR que descolam do aeroporto de partida e abrange os atrasos no arranque devido a condicionalismos do controlo de tráfego aéreo quando a aeronave está pronta para abandonar a posição de partida;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto para efeitos de monitorização.

4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

4.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O custo unitário determinado (DUC) dos serviços de navegação aérea em rota, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto na zona tarifária, expresso em unidades de serviço em rota, esperado durante o período a nível local, constante dos planos de desempenho em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alíneas a) e b);
- ii) o indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional;
- iii) o indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.

b) O custo unitário determinado (DUC) dos serviços de navegação aérea terminais, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o resultado do rácio entre os custos determinados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço terminal, constante dos planos de desempenho em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alíneas a) e b);

- ii) o indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional;
 - iii) o indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.
- Para efeitos destes dois indicadores, «local» significa a nível da zona tarifária.

ANEXO II

MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO

Os planos de desempenho devem basear-se na seguinte estrutura:

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Descrição da situação (âmbito do plano, lista dos prestadores de serviços de navegação aérea abrangidos, etc.).
- 1.2. Descrição do cenário macroeconómico para o período de referência, nomeadamente dos pressupostos gerais (previsões de tráfego, etc.).
- 1.3. Descrição dos resultados da consulta dos interessados tendo em vista a elaboração do plano de desempenho e dos compromissos acordados, bem como dos pontos de desacordo e dos motivos do desacordo.
- 1.4. Descrição das medidas tomadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea para aplicarem o plano estratégico da rede a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e outros princípios orientadores para o funcionamento do bloco funcional de espaço aéreo numa perspetiva de longo prazo.
- 1.5. Lista de aeroportos sujeitos ao sistema de desempenho em aplicação do artigo 1.º do regulamento, com a respetiva média do número de movimentos de transporte aéreo IFR.
- 1.6. Lista dos aeroportos isentos em conformidade com o artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, juntamente com o seu número médio de movimentos de transporte aéreo IFR.

2. INVESTIMENTO

- 2.1. Descrição e justificação do custo, da natureza e da contribuição para a consecução dos objetivos de desempenho dos investimentos em novos sistemas ATM e em revisões profundas dos sistemas ATM existentes, incluindo a sua pertinência e coerência com o plano diretor europeu ATM, com os projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004, e, se for caso disso, com o plano estratégico da rede.
- 2.2. A descrição e a justificação referidas no ponto 2.1 devem em particular:
 - i) indicar a relação entre o montante dos investimentos, cuja descrição e justificação é fornecida em cumprimento do ponto 2.1, e o montante total dos investimentos,
 - ii) diferenciar entre os investimentos em novos sistemas, a revisão dos sistemas existentes e os investimentos de substituição,
 - iii) remeter cada investimento em novos sistemas ATM e na revisão profunda dos sistemas ATM existentes para o plano diretor europeu ATM, os projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e, se for caso disso, o plano estratégico da rede,
 - iv) detalhar as sinergias conseguidas a nível do bloco funcional de espaço aéreo ou, se for caso disso, com outros Estados-Membros ou blocos funcionais de espaço aéreo, em particular em termos de infraestruturas comuns e de contratos públicos comuns,
 - v) detalhar os benefícios esperados desses investimentos em termos de desempenho nos quatro domínios essenciais de desempenho, repartindo-os entre as fases do voo de rota e terminal/de aeroporto, e a data a partir da qual tais benefícios são esperados,
 - vi) fornecer informações sobre o processo decisional em que assenta o investimento, como a existência de uma análise custos-benefícios documentada, a realização de consultas aos utilizadores, os seus resultados e as opiniões discordantes eventualmente expressas.

3. OBJETIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL LOCAL

- 3.1. Objetivos de desempenho em cada domínio essencial de desempenho, definidos por referência a cada indicador essencial de desempenho, tal como enunciado no anexo I, secção 2, para todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e de incentivo:
 - a) Segurança
 - i) nível de eficácia da gestão da segurança: objetivos locais para cada ano do período de referência,
 - ii) aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método da ferramenta de análise de riscos (RAT): objetivos locais para cada ano do período de referência (percentagem),
 - iii) cultura justa: objetivos locais para o último ano do período de referência;

b) Ambiente

- i) descrição do processo que visa melhorar a conceção das rotas,
- ii) eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real;

c) Capacidade

- i) número médio de minutos de atraso ATFM em rota por voo,
- ii) número médio de minutos de atraso ATFM terminal à chegada por voo,
- iii) plano de capacidade estabelecido pelo(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea;

d) Relação custo-eficiência

- i) custos determinados dos serviços de navegação aérea em rota e terminais definidos em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e em aplicação das disposições do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 para cada ano do período de referência,
- ii) previsão das unidades de serviço em rota e terminais para cada ano do período de referência,
- iii) em consequência, os custos unitários determinados para o período de referência,
- iv) descrição e justificação da rentabilidade do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa, bem como do rácio de solvência e do nível/composição da base de ativos utilizada para o cálculo do custo de capital incluído nos custos determinados,
- v) descrição e explicação dos valores transitados dos anos anteriores ao período de referência,
- vi) descrição dos pressupostos económicos, incluindo:

- os pressupostos de inflação utilizados no plano, comparados com uma fonte internacional como o índice de preços no consumidor (IPC) do FMI (Fundo Monetário Internacional) para as previsões e o índice harmonizado de preços no consumidor do Eurostat para os valores reais. Justificação de qualquer desvio relativamente a essas fontes,
- os pressupostos subjacentes ao cálculo dos custos das pensões incluídos nos custos determinados, incluindo uma descrição da regulamentação nacional pertinente sobre pensões e da regulamentação em vigor sobre a contabilização das pensões e nas quais os pressupostos se baseiam, bem como informações sobre as probabilidades de haver alterações a essas regulamentações,
- os pressupostos da taxa de juro dos empréstimos para o financiamento da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações pertinentes sobre os empréstimos (montantes, duração, etc.) e uma explicação da média (ponderada) dos juros da dívida utilizada para calcular o custo de capital antes de impostos e o custo de capital incluído nos custos determinados,
- ajustamentos que vão mais além que as disposições das normas internacionais de contabilidade;

vii) se aplicável, a descrição, em relação ao anterior período de referência, dos eventos e circunstâncias relevantes enunciados no artigo 14.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 utilizando os critérios enunciados no artigo 14.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, incluindo uma avaliação do nível, da composição e da justificação dos custos isentos da aplicação do artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013,

viii) se aplicável, a descrição de alguma reestruturação significativa eventualmente planeada durante o período de referência, incluindo o nível dos custos da reestruturação e a justificação destes custos em relação aos benefícios líquidos para os utilizadores do espaço aéreo no futuro,

ix) se aplicável, os custos de reestruturação aprovados de anteriores períodos de referência a ser recuperados.

3.2. Descrição e explicação da compatibilidade dos objetivos de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da União Europeia pertinentes. Se não houver objetivos de desempenho a nível da União, descrição e explicação dos objetivos previstos no plano e da sua contribuição para a melhoria do desempenho da rede europeia de ATM.

3.3. Descrição e explicação das interdependências e das soluções de compromisso entre os domínios essenciais de desempenho, incluindo os pressupostos utilizados para avaliar as soluções de compromisso.

3.4. Contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea em causa para a consecução dos objetivos de desempenho definidos para o bloco funcional de espaço aéreo, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii).

4. REGIMES DE INCENTIVOS

4.1. Descrição e explicação dos regimes de incentivos a aplicar aos prestadores de serviços de navegação aérea.

5. DIMENSÃO MILITAR DO PLANO

Descrição da dimensão civil-militar do plano, que indique a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, dando a devida relevância à eficácia das missões militares, e, se considerado apropriado, os indicadores e objetivos de desempenho pertinentes compatíveis com os indicadores e objetivos do plano de desempenho.

6. ANÁLISE DA SENSIBILIDADE E COMPARAÇÃO COM O PLANO DE DESEMPENHO ANTERIOR

6.1. Sensibilidade a pressupostos externos.

6.2. Comparação com o plano de desempenho anterior.

7. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO

Descrição das medidas adotadas pelas autoridades supervisoras nacionais para a consecução dos objetivos de desempenho, nomeadamente:

- i) mecanismos de monitorização destinados a garantir a aplicação dos programas de segurança e dos planos de atividades dos serviços de navegação aérea (ANS),
 - ii) medidas de monitorização e de notificação da aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente os meios de corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem alcançados.
-

ANEXO III

MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO DA REDE

O plano de desempenho do gestor da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Descrição da situação (âmbito do plano, funções abrangidas, etc.)
- 1.2. Descrição do cenário macroeconómico para o período de referência, nomeadamente dos pressupostos gerais (previsões de tráfego, etc.)
- 1.3. Descrição da coerência com o plano estratégico da rede
- 1.4. Descrição dos resultados da consulta das partes interessadas tendo em vista a elaboração do plano de desempenho (principais questões suscitadas pelos participantes e, se possível, compromissos acordados)

2. OBJETIVOS DE DESEMPENHO

- 2.1. Descrição dos indicadores essenciais de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente
- 2.2. Objetivos de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente, definidos por referência a cada indicador essencial de desempenho pertinente, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e incentivos
- 2.3. Descrição e explicação da contribuição e do impacto dos objetivos de desempenho nos objetivos de desempenho a nível da União Europeia
- 2.4. Descrição da contribuição e do impacto dos objetivos de desempenho nos blocos funcionais de espaço aéreo

3. CONTRIBUIÇÃO DE CADA FUNÇÃO

- 3.1. Objetivos de desempenho individuais para cada função (ATFM, CRER, códigos de *transponder* para SSR, frequências)

4. DIMENSÃO MILITAR

- 4.1. Descrição da dimensão civil-militar do plano, que indique a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, dando a devida relevância à eficácia das missões militares, e, se considerado apropriado, os indicadores e objetivos de desempenho pertinentes compatíveis com os indicadores e objetivos do plano de desempenho.

5. ANÁLISE DA SENSIBILIDADE E COMPARAÇÃO COM O PLANO DE DESEMPENHO ANTERIOR

- 5.1. Sensibilidade a pressupostos externos
- 5.2. Comparação com o plano de desempenho anterior

6. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO

- 6.1. Descrição das medidas adotadas para atingir os objetivos de desempenho, nomeadamente:
 - mecanismos de monitorização destinados a garantir a execução das atividades de segurança e dos planos de atividades
 - medidas para monitorizar e notificar a aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente os meios de corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem alcançados.

ANEXO IV

PRINCÍPIOS PARA AVALIAR OS PLANOS E OS OBJETIVOS DE DESEMPENHO

A Comissão deve utilizar os seguintes critérios de avaliação:

1. CRITÉRIOS GERAIS

- a) Cumprimento dos requisitos relativos à elaboração e adoção do plano de desempenho e, em particular, avaliação da fundamentação apresentada no plano de desempenho;
- b) Análise factual tendo em conta a situação geral de cada Estado, incluindo a evolução económica mais recente e as previsões de tráfego;
- c) Nível de desempenho no início do período de referência e consequente margem para melhorias;
- d) Nível de desempenho atingido no período de referência anterior;
- e) Pertinência dos investimentos e das despesas de capital no que respeita ao plano diretor europeu ATM, aos projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e, se for caso disso, ao plano estratégico da rede, bem como as sinergias alcançadas a nível do bloco funcional de espaço aéreo ou a nível regional;
- f) Resultados da consulta das partes interessadas sobre os objetivos propostos.

2. SEGURANÇA

- a) Comparação do nível de eficácia da gestão da segurança a nível local com o objetivo a nível da União;
- b) Comparação dos resultados da aplicação a nível local da classificação por grau de gravidade com base no método da ferramenta de análise de riscos (RAT) com o objetivo a nível da União;
- c) O nível de presença da cultura justa a nível local.

3. AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real:

- a) Comparação com o historial de desempenho em anos anteriores;
- b) Comparação com um valor de referência com base nas informações fornecidas pelo gestor da rede;
- c) Coerência com o plano de melhoria da rede europeia de rotas elaborado pelo gestor da rede.

4. CAPACIDADE

Nível de atraso em rota. Comparação do nível esperado de atraso ATFM em rota utilizado nos planos de desempenho com:

- a) Um valor de referência baseado nas informações do Plano de Operações da Rede do gestor da rede;
- b) O plano de capacidade estabelecido pelo(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea em rota, tal como consta do Plano de Operações da Rede do gestor da rede.

Atraso ATFM médio à chegada a nível nacional. Avaliação da justificação fornecida nos planos de desempenho e, em especial:

- a) Comparação com o historial de desempenho nos últimos cinco anos;
- b) Contribuição de cada aeroporto para o objetivo local e comparação do desempenho com o de outros aeroportos semelhantes;
- c) Benefícios operacionais esperados das iniciativas planeadas.

5. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

- a) Tendência dos custos unitários determinados: avaliação da probabilidade de os custos unitários determinados apresentados evoluírem em consonância com o objetivo de custo-eficiência a nível da União e contribuirão adequadamente para a consecução desse objetivo ao longo de todo o período de referência, assim como em cada ano considerado individualmente, tendo em conta os custos de reestruturação se for caso disso;

- b) Tendência dos custos unitários terminais: avaliação da probabilidade de os custos unitários determinados apresentados evoluírem em consonância com o objetivo de custo-eficiência a nível da União e contribuírem adequadamente para a consecução desse objetivo ao longo de todo o período de referência, assim como em cada ano considerado individualmente. Além disso, são utilizados os seguintes critérios para a avaliação:
- i) a coerência com a evolução dos custos unitários determinados em rota, considerando todos os elementos comuns entre estes custos,
 - ii) a coerência com os pressupostos utilizados para a fixação do objetivo de custo-eficiência em rota (como a inflação, os pressupostos económicos, as tendências do tráfego),
 - iii) os esforços previstos comparados com as tendências históricas em matéria de custos dos serviços de navegação aérea terminais,
 - iv) as tendências a nível dos custos determinados gerais dos SNA porta a porta,
 - v) descrição e justificação de qualquer alteração na atribuição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e terminais, em comparação com o período de referência anterior e durante o período de referência atual, e
 - vi) circunstâncias locais especiais;
- c) Nível dos custos unitários determinados: comparação dos custos unitários locais apresentados com os custos unitários médios dos Estados-Membros ou dos blocos funcionais de espaço aéreo que possuem um contexto operacional e económico semelhante, tal como definidos pela Comissão em aplicação do artigo 10.º, n.º 5;
- d) Custo do capital:
- i) o nível/composição da base de ativos utilizada para calcular o custo do capital,
 - ii) o custo do capital antes de impostos, incluindo a taxa de juro sobre a dívida e a remuneração do capital, e
 - iii) o rendimento do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea;
- e) Nível/composição dos custos incorridos por força do artigo 6.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 e incluído nos custos determinados;
- f) Pressupostos da previsão de tráfego: comparação das previsões do órgão de serviço local utilizadas no plano de desempenho com as previsões de tráfego do Serviço de Estatística e Previsões do Eurocontrol (Statfor) disponíveis três meses antes da apresentação do plano de desempenho;
- g) Pressupostos económicos:
- i) verificação de que os pressupostos relativos à inflação utilizados no plano de desempenho estão em consonância com a previsão de referência do IPC (Índice de Preços no Consumidor) do FMI (Fundo Monetário Internacional) e verificação das justificações dadas para os eventuais desvios,
 - ii) verificação da descrição e justificação dos pressupostos subjacentes ao cálculo dos custos das pensões incluídos nos custos determinados,
 - iii) verificação da descrição da regulamentação nacional pertinente sobre pensões e da regulamentação em vigor sobre a contabilização das pensões e nas quais os pressupostos se baseiam,
 - iv) verificação da descrição e da justificação dos pressupostos relativos à taxa de juro dos empréstimos que financiam a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações pertinentes sobre os empréstimos (montantes, duração, etc.) e conciliação com os juros médios (ponderados) da dívida utilizados para calcular o custo do capital antes de impostos e o custo do capital incluído nos custos determinados,
 - v) verificação da descrição e da justificação dos possíveis ajustamentos que ultrapassem as disposições das normas internacionais de contabilidade;
- h) O nível, a composição e a justificação dos custos isentos da aplicação do artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013;
- i) Se aplicável, após a conclusão da reestruturação, a concessão de um benefício líquido aos utilizadores do espaço aéreo a prazo tendo em conta os custos de reestruturação recuperados.

ANEXO V

LISTA DOS DADOS A FORNECER PARA EFEITOS DO PRESENTE REGULAMENTO

Para efeitos de avaliação do desempenho, devem ser fornecidos ou disponibilizados os seguintes dados:

1. PELAS AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS**1.1. Especificação do conjunto de dados**

As autoridades supervisoras nacionais devem fornecer os seguintes dados:

- a) Informações necessárias para satisfazer os indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança a que se refere o anexo I;

Além disso, as autoridades supervisoras nacionais devem garantir a disponibilização dos seguintes dados:

- b) Os dados utilizados e calculados pela unidade (órgão) central ATFM definida no Regulamento (UE) n.º 255/2010 relativo à gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM), como os planos de voo do tráfego aéreo geral sujeito às regras IFR, as rotas efetivas, os dados de vigilância baseados num intervalo de transmissão de 30 segundos, os atrasos ATFM em rota e no aeroporto, as isenções do cumprimento de medidas ATFM, o respeito das faixas horárias ATFM, a frequência da utilização condicional de rotas;
- c) Ocorrências de segurança ligadas à ATM;
- d) Informações sobre as recomendações de segurança e as medidas corretivas adotadas com base na análise/investigação de incidentes relacionados com a ATM, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes e com a Diretiva 2003/42/CE relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil;
- e) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa;
- f) Dados de apoio às funções referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas m) e n), do Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo ⁽²⁾;
- g) Dados de apoio às funções referidas no ponto 8 do anexo V do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM).

As autoridades supervisoras nacionais devem garantir que, para a análise das ocorrências, seja obrigatória a utilização de uma lista comum dos fatores causadores/contribuintes.

As autoridades supervisoras nacionais devem recolher e disponibilizar o seguinte:

- h) Informações recolhidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis;
- i) Tendências a nível, no mínimo, das infrações aos mínimos de separação, das incursões na pista, das violações do espaço aéreo e das ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- j) Informações sobre o modo como o conceito de utilização flexível do espaço aéreo é aplicado pelas autoridades nacionais/do bloco funcional de espaço aéreo para oferecer o máximo benefício aos utilizadores civis e militares do espaço aéreo.

1.2. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas a), c), d), e), f), h) e i) devem ser fornecidos anualmente. Antes de 1 de fevereiro de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicar à AESA a medição anual dos resultados dos questionários sobre a eficácia da gestão da segurança (ponto 1.1 a)) e da cultura justa (ponto 1.1 e)) no ano anterior. Se existirem alterações na medição anual dos indicadores essenciais de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem apresentar essas alterações antes da data prevista para o próximo relatório anual.

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas b) e g), devem ser disponibilizados mensalmente.

Antes de 1 de fevereiro de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem apresentar o seu inquérito anual sobre a aplicação, no ano anterior, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme referido no ponto 1.1, alínea j)).

⁽¹⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

⁽²⁾ JO L 342 de 24.12.2005, p. 20.

2. PELOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

A presente secção aplica-se aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam os serviços referidos no artigo 1.º, n.º 2. Em casos específicos, as autoridades nacionais podem optar pela inclusão de prestadores de serviços de navegação aérea que fiquem aquém do limite estabelecido no artigo 1.º, n.º 3. Devem informar desse facto a Comissão.

2.1. Especificação do conjunto de dados

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar o seguinte:

- a) Os dados referidos na Especificação Eurocontrol intitulada «EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure», edição 2.6 de 31 de dezembro de 2008, com a referência EUROCONTROL-SPEC-0117, para o fornecimento de dados até 2013, inclusive, e edição 3.0 de 4 de dezembro de 2012 a partir de 2014;
- b) Os relatórios anuais e a parte relativa ao desempenho dos planos de atividades, assim como o plano anual estabelecido pelo prestador de serviços de navegação aérea em conformidade com o anexo I, pontos 2.2 e 9, do Regulamento (UE) n.º 1035/2011;
- c) O seu plano de investimentos para o período de referência;
- d) As informações necessárias para cumprir os indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança referidos no anexo I, secção 2, ponto 1.1, alínea a);
- e) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa;

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem recolher e fornecer os seguintes dados:

- f) Informações recolhidas através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis.
- g) Tendências a nível, no mínimo, das infrações aos mínimos de separação, das incursões na pista, das violações do espaço aéreo e das ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

2.2. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados

Os dados relativos ao ano «n» referidos no ponto 2.1, alínea a), devem ser fornecidos anualmente antes de 15 de julho do ano n + 1, exceto os dados prospetivos, que devem ser fornecidos até 1 de novembro do ano n + 1.

Os dados referidos no ponto 2.1, alíneas b), c), d), e), e f), devem ser fornecidos anualmente.

Antes de 1 de fevereiro de cada ano, os prestadores de serviços de navegação aérea devem comunicar à AESA os resultados da medição anual dos questionários sobre a eficácia da gestão da segurança (ponto 1.1, alínea d)) e da cultura justa (ponto 1.1, alínea e)) no ano anterior. Se ocorrerem alterações na medição anual dos indicadores essenciais de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicá-las antes da data prevista para o próximo relatório anual.

Os dados a que se refere o ponto 2.1, alínea g), devem ser fornecidos anualmente.

3. PELOS OPERADORES DE AEROPORTOS

A presente secção aplica-se aos operadores de aeroportos que se enquadrem no âmbito de aplicação do artigo 1.º do presente regulamento.

3.1. Definições

Para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por:

- a) «Identificação do aeroporto»: a descrição do aeroporto utilizando o código normal da OACI composto por quatro letras, tal como definido no documento n.º 7910 da OACI;
- b) «Parâmetros de coordenação»: os parâmetros de coordenação definidos no Regulamento (CEE) n.º 95/93;
- c) «Capacidade declarada do aeroporto»: os parâmetros de coordenação expressos em número máximo de faixas horárias por unidade de tempo (período de bloco) que podem ser atribuídas pelo coordenador;
- d) «Matrícula da aeronave»: os caracteres alfanuméricos correspondentes à matrícula efetiva da aeronave;
- e) «Tipo de aeronave»: código que designa o tipo de uma aeronave (composto por um máximo de quatro caracteres), conforme indicado no Doc n.º 8643 da OACI;
- f) «Identificador de voo»: grupo de caracteres alfanuméricos usado para identificar um voo. Ponto 7 do plano de voo da OACI;

- g) «Código do aeródromo de partida» e «Código do aeródromo de destino»: o código do aeroporto que utiliza o identificador aeroportuário de quatro letras da OACI ou de três letras da IATA;
- h) «Marcadores horários *out-off-on-in*»: os seguintes dados
- i) hora efetiva de remoção dos calços,
 - ii) hora efetiva de descolagem,
 - iii) hora efetiva de aterragem;
 - iv) hora efetiva de colocação dos calços;
- i) «Hora programada de partida (remoção dos calços)»: data e hora para as quais está programada a saída da posição de partida;
- j) «Hora efetiva de remoção dos calços»: data e hora a que a aeronave efetivamente saiu do local de estacionamento (rebocada ou pelos seus meios);
- k) «Hora efetiva de descolagem»: data e hora a que a aeronave descolou da pista (recolha dos trens);
- l) «Hora efetiva de aterragem»: data e hora a que a aeronave aterrou (contacto com o solo);
- m) «Hora programada de chegada (colocação dos calços)»: data e hora para as quais está programada a chegada à posição de estacionamento de chegada;
- n) «Hora efetiva de colocação dos calços»: data e hora a que os travões de estacionamento foram acionados na posição de estacionamento de chegada;
- o) «Regras de voo»: as regras utilizadas para a realização do voo. «IFR» para aeronaves operadas de acordo com as regras de voo por instrumentos definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago ou «VFR» para aeronaves operadas de acordo com as regras de voo à vista definidas no mesmo anexo. «Tráfego aéreo operacional (OAT)» refere-se às aeronaves do Estado não sujeitas às regras definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago. (Ponto 8 do plano de voo da OACI);
- p) «Tipo de voo»: o tipo de voo definido no apêndice 2 do documento n.º 4444 da OACI (15.ª edição – junho de 2007);
- q) «Faixa horária de chegada de um aeroporto» e «Faixa horária de partida de um aeroporto»: uma faixa horária aeroportuária atribuída a um voo de chegada ou de partida, definida no Regulamento (CEE) n.º 95/93;
- r) «Código de designação da pista de chegada» e «Código de designação da pista de partida»: o código da OACI que designa a pista utilizada para a aterragem e para a descolagem (por exemplo, 10L);
- s) «Posição de estacionamento de chegada»: o código de designação do primeiro local de estacionamento da aeronave à chegada;
- t) «Posição de estacionamento de partida»: o código que designa o último local de estacionamento da aeronave antes da partida do aeroporto;
- u) «Causas dos atrasos»: os códigos normalizados da IATA para os atrasos, definidos na secção F do *CODA Digest Annual* de 2011 – «*Delays to Air Transport in Europe*» ⁽¹⁾, com a duração dos atrasos. Caso os atrasos dos voos se possam atribuir a várias causas, deve ser fornecida uma lista dessas causas;
- v) «Informações sobre degelo e antigelo»: indicações sobre a realização ou não de operações de degelo ou antigelo e, em caso afirmativo, do local em que decorreram (antes da saída da posição de estacionamento de partida ou numa posição distante desta após o seu abandono, ou seja, após a remoção dos calços);
- w) «Cancelamento operacional»: a chegada ou partida de um voo programado ao qual se aplicam as seguintes condições:
- i) o voo obteve uma faixa horária do aeroporto, e

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) o voo foi confirmado pela transportadora aérea no dia anterior às operações e/ou constava da lista diária de voos programados elaborada pelo operador do aeroporto no dia anterior às operações, mas
- iii) a aterragem ou descolagem nunca chegaram a realizar-se;
- x) «Hora efetiva de cancelamento»: data e hora em que a chegada ou a partida de um voo programado foi cancelada.

3.2. Especificação do conjunto de dados

3.2.1. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados:

- a) Identificação do aeroporto;
- b) Capacidade declarada do aeroporto;
- c) Todos os parâmetros de coordenação pertinentes para os serviços de navegação aérea;
- d) Nível planeado de qualidade do serviço (atraso, pontualidade, etc.) associado à declaração de capacidade do aeroporto, caso esse nível tenha sido estabelecido;
- e) Descrição pormenorizada dos indicadores, caso tenham sido estabelecidos, utilizados para determinar o nível planeado de qualidade do serviço.

3.2.2. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados operacionais relativos a cada aterragem ou descolagem:

- a) Matrícula da aeronave;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Identificador de voo;
- d) Código do aeródromo de partida e de destino;
- e) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- f) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- g) Marcadores horários *out-off-on-in*;
- h) Regras de voo e tipo de voo;
- i) Faixa horária aeroportuária de chegada e de partida, se disponível;
- j) Código de designação da pista de chegada e de partida;
- k) Posição de estacionamento de chegada e de partida;
- l) Causas dos atrasos, se disponíveis (apenas para os voos de partida);
- m) Informações sobre degelo e antigelo, se disponíveis.

3.2.3. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados operacionais relativos a cada cancelamento operacional:

- a) Identificador do voo;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- d) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- e) Aeroporto programado de partida e de destino;
- f) Faixas horárias aeroportuárias de chegada e de partida, se disponíveis;
- g) Razão do cancelamento;
- h) Hora efetiva de cancelamento.

3.2.4. Os operadores dos aeroportos podem fornecer:

- a) Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos serviços de navegação aérea nos aeroportos;
- b) Relatórios voluntários sobre as ocorrências de segurança dos serviços de navegação aérea;
- c) Relatórios voluntários sobre as deficiências de capacidade dos terminais;

- d) Relatórios voluntários sobre as reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.
- 3.2.5. Os operadores dos aeroportos devem recolher e fornecer as informações recolhidas através dos sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se disponíveis, no mínimo sobre as incursões na pista.
- 3.3. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**
- Os dados referidos no ponto 3.2.1 devem ser fornecidos duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- Os dados referidos nos pontos 3.2.2 e 3.2.3 devem ser fornecidos numa base mensal no prazo de um mês a contar do final do mês do voo.
- Os dados referidos no ponto 3.2.4 devem ser fornecidos numa base anual.
- Os relatórios referidos no ponto 3.2.4 podem ser fornecidos em qualquer altura.
- 4. PELOS COORDENADORES DOS AEROPORTOS**
- 4.1. Especificação do conjunto de dados**
- Os coordenadores dos aeroportos devem fornecer os dados referidos no artigo 4.º, n.º 8, do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- 4.2. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**
- Os dados devem ser disponibilizados duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- 5. PELOS OPERADORES DE TRANSPORTES AÉREOS**
- A presente secção aplica-se aos operadores de transportes aéreos que operem mais de 35 000 voos por ano no espaço aéreo europeu, calculados como a média dos três anos anteriores.
- 5.1. Definições**
- 5.1.1. Para efeitos do disposto no presente anexo, devem aplicar-se as definições do ponto 3.1; além disso, devem aplicar-se as seguintes definições:
- a) «Combustível consumido»: a quantidade de combustível efetivamente consumido durante o voo (porta a porta);
- b) «Peso efetivo na plataforma de estacionamento»: o peso efetivo da aeronave em toneladas antes do arranque do motor.
- 5.2. Especificação do conjunto de dados**
- 5.2.1. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer os seguintes dados relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:
- a) Matrícula da aeronave;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Identificador de voo;
- d) Regras de voo e tipo de voo;
- e) Código do aeroporto de partida e de destino;
- f) Código de designação da pista de chegada e de partida, se disponível;
- g) Posição de estacionamento de chegada e de partida, se disponível;
- h) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- i) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- j) Marcadores horários *out-off-on-in*, programados e efetivos;
- k) Causas dos atrasos;
- l) Informações sobre degelo e antigelo, se disponíveis.
- 5.2.2. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer os dados referidos no ponto 3.2.3 relativamente a cada cancelamento operacional no âmbito geográfico do presente regulamento.

5.2.3. Além dos dados exigidos no anexo IV, parte B, da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho ⁽¹⁾, os operadores de transportes aéreos podem fornecer à Comissão os seguintes dados relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:

- a) Combustível consumido;
- b) Peso efetivo na plataforma de estacionamento.

5.2.4. Os operadores de transportes aéreos podem fornecer:

- a) Relatórios voluntários sobre o acesso ao espaço aéreo;
- b) Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos serviços de navegação aérea nos aeroportos;
- c) Relatórios voluntários sobre as ocorrências de segurança dos serviços de navegação aérea;
- d) Relatórios voluntários sobre as deficiências de capacidade em rota, as limitações ao nível de voo ou os reencaminhamentos;
- e) Relatórios voluntários sobre as reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.

5.2.5. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer as informações recolhidas através dos sistemas de registo automatizado de dados de segurança, quando disponíveis, no mínimo sobre as infrações aos mínimos de separação e as incursões na pista.

5.3. **Periodicidade do fornecimento dos dados**

Os dados referidos nos pontos 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 devem ser fornecidos mensalmente.

Os relatórios referidos no ponto 5.2.4 podem ser fornecidos em qualquer altura.

Os dados referidos no ponto 5.2.5 devem ser fornecidos anualmente.

⁽¹⁾ JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 391/2013 DA COMISSÃO**de 3 de maio de 2013****que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea****(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 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu ⁽¹⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 (o «regulamento relativo à prestação de serviços») ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 550/2004 exige que a Comissão estabeleça um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea, prevendo a sua aplicação uniforme no céu único europeu.
- (2) A instauração de um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea prestados em todas as fases de voo é de importância primordial para a concretização da iniciativa do céu único europeu. Esse regime deverá contribuir para aumentar a transparência no que se refere à determinação, imposição e cobrança das taxas aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo. Deverá também contribuir para a prestação segura, rentável e eficaz de serviços de navegação aérea aos utilizadores que o financiam e estimular a prestação integrada de serviços.
- (3) O regime tarifário comum deverá ser parte integrante da estratégia de consecução dos objetivos do sistema de desempenho estabelecido no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a criação do céu único europeu ⁽³⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 («regulamento-quadro») e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede ⁽⁴⁾.
- (4) Em conformidade com o objetivo geral de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea, o regime de tarifação deverá promover a eficiência a nível operacional e de custos e prever o estabelecimento de regimes de incentivos para que os prestadores de serviços de navegação aérea possam melhorar a prestação dos seus serviços, incluindo a aplicação da partilha dos riscos ligados ao tráfego.
- (5) O regime tarifário comum deverá ser consonante com o sistema de taxas de rota do Eurocontrol e com o artigo 15.º da Convenção da OACI sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944 (a «Convenção de Chicago»).
- (6) O regime tarifário comum deverá permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego, em particular dentro dos blocos funcionais de espaço aéreo, criados em conformidade com o artigo 9.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
- (7) O princípio fundamental do regime tarifário comum é a disponibilização em tempo útil aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo e às autoridades competentes de informações completas e transparentes sobre a base de custos.
- (8) Caso se apure que os serviços de navegação aérea terminais e/ou os serviços CNS, MET e AIS são prestados em condições de mercado, os Estados-Membros devem poder decidir, para estes serviços, não calcular os custos determinados, não calcular as taxas terminais, não estabelecer taxas terminais unitárias e/ou não estabelecer incentivos financeiros.
- (9) Devido à natureza mutável do funcionamento dos aeroportos, as zonas tarifárias terminais podem precisar de ser alteradas durante um período de referência.
- (10) A introdução de novas tecnologias e procedimentos, assim como modelos de negócio conexos, para promover a prestação integrada de serviços deverá originar importantes reduções de custos, para benefício dos utilizadores. Para que estas futuras reduções de custos sejam possíveis, os prestadores de serviços de navegação aérea têm de suportar custos de reestruturação para melhorarem a sua atividade, custos esses que podem recuperar se for demonstrado um benefício líquido para os utilizadores.
- (11) Os mecanismos de incentivo a um melhor desempenho devem ter em conta a conveniência de premiar ou penalizar o desempenho real em relação aos níveis de desempenho previstos quando o plano de desempenho foi adotado.
- (12) Para acelerar a implementação das tecnologias SESAR, os investimentos em novos sistemas ATM e as revisões profundas dos atuais sistemas ATM, que têm influência sobre o nível de desempenho da rede europeia de ATM, devem ser elegíveis para recuperação dos custos através de taxas cobradas aos utilizadores, caso sejam compatíveis com a execução do Plano Diretor Europeu ATM, em particular através de projetos comuns, como os especificados no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004. Além disso, os Estados-Membros devem poder decidir modular as taxas de navegação aérea a fim de fornecerem incentivos para que se equipem as aeronaves com sistemas incluídos nos projetos comuns.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.⁽²⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 34.⁽³⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.⁽⁴⁾ Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

- (13) Para aumentar a eficácia dos serviços de navegação aérea e promover a sua utilização otimizada, os Estados-Membros devem poder modular mais as taxas, tendo em consideração o nível de congestionamento da rede numa zona específica ou em rotas específicas a determinadas horas.
- (14) O nível das taxas impostas, em particular às aeronaves ligeiras, não deverá desencorajar a utilização das instalações e serviços necessários para a segurança nem a introdução de novas técnicas e procedimentos.
- (15) Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de fixar coletivamente as suas taxas unitárias, em particular se as zonas tarifárias abrangerem o espaço aéreo de mais do que um Estado-Membro ou se os Estados-Membros forem partes num sistema comum de taxas de rota.
- (16) Para melhorar a eficiência do regime tarifário comum e reduzir a carga de trabalho administrativa e contabilística, no âmbito de um sistema comum de taxas de rota, os Estados-Membros devem ter a possibilidade de cobrar taxas de rota coletivamente, através de uma taxa única por voo.
- (17) Para assegurar o pagamento rápido e integral das taxas de navegação aérea pelos utilizadores dos serviços de navegação aérea, haverá que reforçar os meios legais.
- (18) As taxas a cobrar aos utilizadores do espaço aéreo devem ser estabelecidas e aplicadas de forma equitativa e transparente, após consulta dos representantes dos utilizadores. Essas taxas devem ser objeto de revisão periódica.
- (19) O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de dezembro de 2006, que estabelece o regime tarifário comum dos serviços de navegação aérea⁽¹⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 1191/2010 da Comissão, de 16 de dezembro de 2010⁽²⁾, deve ser revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015.
- (20) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as medidas necessárias à instauração de um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea.
2. O presente regulamento aplica-se aos serviços de navegação aérea prestados por prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e por prestadores de serviços meteorológicos, se designados em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, desse regulamento, para o tráfego aéreo geral dentro das regiões EUR e AFI da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea.

Aplica-se igualmente ao gestor da rede, instituído em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão⁽³⁾.

3. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento a serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.
4. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento aos prestadores de serviços de navegação aérea que tenham obtido autorização para prestarem serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
5. Sob reserva do disposto no artigo 1.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento aos serviços de navegação aérea prestados em aeroportos com menos de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão dessa decisão.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Além disso, aplicam-se as seguintes definições:

- 1) «Utilizador dos serviços de navegação aérea»: o operador da aeronave na altura em que o voo foi efetuado ou, se a identidade do operador não for conhecida, o proprietário da aeronave, a menos que se possa provar que era outra pessoa o operador nesse momento;
- 2) «Representante dos utilizadores do espaço aéreo»: qualquer entidade ou pessoa coletiva que represente os interesses de uma ou várias categorias de utilizadores dos serviços de navegação aérea;
- 3) «IFR»: regras de voo por instrumentos, tal como definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago (décima edição – julho de 2005);
- 4) «VFR»: regras de voo visual, tal como definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago (décima edição – julho de 2005);
- 5) «Zona tarifária de rota»: um volume de espaço aéreo relativamente ao qual são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;
- 6) «Zona tarifária terminal»: um aeroporto ou grupo de aeroportos relativamente aos quais são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;
- 7) «Custos determinados»: os custos determinados de antemão por um Estado-Membro, mencionados no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;

⁽¹⁾ JO L 341 de 7.12.2006, p. 3.

⁽²⁾ JO L 333 de 17.12.2010, p. 6.

⁽³⁾ JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

- 8) «Período de referência»: o período de referência para o sistema de desempenho previsto no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013;
- 9) «Movimento de transporte aéreo IFR»: a soma das descolagens e aterragens efetuadas segundo as regras de voo por instrumentos, calculada como a média anual dos três anos anteriores à apresentação do plano de desempenho;
- 10) «Outras receitas»: as receitas provenientes de autoridades públicas, incluindo o apoio financeiro proveniente dos programas de assistência da União, como o RTE-T (redes trans-europeias de transportes), o Mecanismo Interligar a Europa (CEF) e o Fundo de Coesão, as receitas provenientes de atividades comerciais e/ou, no caso das taxas terminais unitárias, as receitas obtidas de contratos ou acordos entre prestadores de serviços de navegação aérea e operadores de aeroportos;
- 11) «Plano de desempenho»: um plano de desempenho elaborado e adotado em conformidade com as disposições dos artigos 11.º a 16.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013;
- 12) «Custos reais»: os custos efetivamente suportados ao longo de um ano com a prestação de serviços de navegação aérea, sujeitos a uma auditoria final;
- 13) «Serviços CNS, MET e AIS»: os serviços de comunicação, navegação e vigilância, os serviços meteorológicos para a navegação aérea e os serviços de informação aeronáutica;
- 14) «Custos de reestruturação»: custos significativos não recorrentes suportados pelos prestadores de serviços de navegação aérea no processo de reestruturação, devido à introdução de novas tecnologias e procedimentos, assim como de modelos de negócio conexos, a fim de estimularem a prestação integrada de serviços, e que o Estado-Membro pretende recuperar em um ou mais períodos de referência. Podem incluir os custos suportados com as indemnizações pagas aos trabalhadores, o encerramento de centros de controlo do tráfego aéreo, a transferência de atividades para novos locais e a anulação de ativos e/ou a aquisição de participações estratégicas noutros prestadores de serviços de navegação aérea.
- a) Não calcular os custos determinados em conformidade com o artigo 7.º do presente regulamento;
- b) Não estabelecer incentivos financeiros para estes serviços nos domínios essenciais de desempenho «capacidade» e «ambiente» em conformidade com o artigo 15.º do presente regulamento;
- e, no que se refere aos serviços de navegação aérea terminais,
- c) Não calcular as taxas terminais em conformidade com o artigo 12.º do presente regulamento;
- d) Não estabelecer as taxas terminais unitárias em conformidade com o artigo 17.º do presente regulamento.
2. Para efeitos da decisão de que todos ou alguns dos seus serviços de navegação aérea terminais ou serviços CNS, MET e AIS estão sujeitos às condições do mercado, os Estados-Membros devem efetuar uma avaliação detalhada, tendo em conta todas as condições estabelecidas no anexo I do presente regulamento. Esta avaliação deve incluir a consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.
3. Os Estados-Membros referidos no n.º 1 devem apresentar à Comissão, no prazo de 19 meses antes do início de um período de referência ou da data de aplicação das decisões tomadas em conformidade com o n.º 1, um relatório detalhado sobre o conteúdo e os resultados da avaliação referida no n.º 2. Este relatório deve basear-se em elementos de prova, nomeadamente os documentos de concurso, se aplicável, a justificação para a seleção do prestador de serviços, uma descrição das medidas impostas ao prestador de serviços selecionado para assegurar que os serviços de navegação aérea terminais ou os serviços CNS, MET e AIS sejam prestados de forma economicamente eficiente e o resultado da consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo. O relatório deve indicar todas as razões para as conclusões do Estado-Membro.
4. Caso reconheça que foram instauradas condições de mercado em conformidade com o exigido pelo anexo I, a Comissão deve notificar desse facto o Estado-Membro em causa no prazo de quatro meses a contar da receção do relatório. Este período de quatro meses é alargado para seis meses após a data de receção do relatório, se a Comissão considerar que são necessárias provas adicionais para determinar se foram estabelecidas condições de mercado.

Artigo 3.º

Serviços de navegação aérea terminais e serviços CNS, MET e AIS sujeitos a condições de mercado

1. Sem prejuízo da aplicação dos princípios mencionados nos artigos 14.º e 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e sob reserva da avaliação a que se refere o n.º 2, os Estados-Membros podem decidir, antes do início de um período de referência ou, em casos justificados, durante o período de referência, que alguns ou todos os seus serviços de navegação aérea terminais ou os serviços CNS, MET e AIS estão sujeitos a condições de mercado. Nesse caso, as disposições do presente regulamento aplicam-se, mas os Estados-Membros em causa podem decidir, no que se refere a esses serviços:

Se considerar que não estão estabelecidas condições de mercado, a Comissão deve, no prazo de seis meses após a receção do relatório e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, decidir que o ou os Estados-Membros em causa devem aplicar integralmente as disposições do presente regulamento. Tal decisão deve ser tomada após consulta do ou dos Estados-Membros em causa.

5. O relatório do Estado-Membro e a decisão da Comissão a que se refere o n.º 4 são válidos para todo o período de referência em causa e devem ser colocados à disposição do público e ser objeto de uma referência publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º**Princípios do regime tarifário comum**

1. O regime tarifário comum deve obedecer aos princípios enunciados no artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
2. Os custos determinados dos serviços de navegação aérea em rota devem ser financiados pelas taxas de rota cobradas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea em conformidade com as disposições do capítulo III e/ou por outras receitas.
3. Os custos determinados dos serviços de navegação aérea terminais devem ser financiados pelas taxas terminais cobradas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea em conformidade com as disposições do capítulo III e/ou por outras receitas.
4. Os n.ºs 2 e 3 são aplicáveis sem prejuízo do financiamento de isenções concedidas a certos utilizadores dos serviços de navegação aérea através de outras fontes de financiamento, em conformidade com o disposto no artigo 10.º.
5. O regime tarifário comum deve prever transparência e a consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo sobre as bases de custos e a imputação dos custos aos diferentes serviços.
6. As receitas provenientes das taxas de rota ou terminais estabelecidas em conformidade com os artigos 11.º e 12.º do presente regulamento não podem ser utilizadas para financiar as atividades comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

Artigo 5.º**Criação de zonas tarifárias**

1. Os Estados-Membros devem criar zonas tarifárias no espaço aéreo sob a sua responsabilidade nas quais sejam prestados serviços de navegação aérea aos utilizadores do espaço aéreo.
2. As zonas tarifárias devem ser definidas de um modo compatível com as operações e os serviços de controlo do tráfego aéreo, após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.
3. Uma zona tarifária de rota estende-se do solo até ao espaço aéreo superior, inclusive. Em zonas terminais complexas, os Estados-Membros podem estabelecer uma zona específica dentro de uma zona tarifária.
4. Se as zonas tarifárias abrangerem o espaço aéreo de mais do que um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa devem garantir a coerência e a uniformidade da aplicação do presente regulamento ao espaço aéreo em questão.

5. Uma zona tarifária terminal pode ser alterada no decurso de um período de referência. Nesse caso, os Estados-Membros devem:

- a) Fornecer à Comissão os dados pertinentes sobre os custos e o tráfego, de modo a permitir-lhe reconstituir séries coerentes de dados sobre os custos e o tráfego que reflitam a situação antes e depois da alteração e realizar as suas tarefas de monitorização do desempenho em conformidade com o artigo 18.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013;
- b) Consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e comunicar as suas observações à Comissão;
- c) Fornecer à Comissão uma avaliação do impacto das alterações nos objetivos em matéria de custo-eficiência e na monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea terminais e indicar de que modo efetuarão a monitorização do desempenho durante o resto do período de referência.

CAPÍTULO II**CUSTOS DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA****Artigo 6.º****Serviços, instalações e atividades elegíveis**

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea referidos no artigo 1.º, n.ºs 2 e 4, devem estabelecer os custos suportados com a prestação de serviços de navegação aérea no que respeita às instalações e aos serviços previstos e implementados no âmbito do Plano Regional de Navegação Aérea da OACI para a região europeia, nas zonas tarifárias sob a sua responsabilidade.

Esses custos devem incluir as despesas gerais administrativas e com formação, estudos, testes e ensaios, assim como com investigação e desenvolvimento atribuídas a esses serviços.

2. Os Estados-Membros podem estabelecer que os custos a seguir indicados são custos determinados, em conformidade com o disposto no artigo 15.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004, caso resultem da prestação de serviços de navegação aérea:

- a) Custos suportados pelas autoridades nacionais competentes;
- b) Custos suportados pelas entidades qualificadas referidas no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Custos decorrentes de acordos internacionais.

3. Nos termos do artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004, parte das receitas resultantes das taxas pode ser utilizada para financiar projetos comuns para funções relacionadas com a rede que se revistam de particular importância para melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea. Nesses casos, os Estados-Membros devem instaurar práticas contabilísticas gerais e transparentes para garantir que os utilizadores do espaço aéreo não sejam alvo de dupla cobrança. Os custos determinados resultantes de um projeto comum devem ser claramente identificados em conformidade com os anexos II e VII.

4. Os investimentos em novos sistemas ATM e em revisões profundas dos sistemas ATM existentes são elegíveis na medida em que sejam compatíveis com a aplicação do Plano Diretor Europeu ATM, designadamente através dos projetos comuns especificados no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

Artigo 7.º

Cálculo dos custos

1. Os custos determinados e os custos reais devem incluir os custos relativos aos serviços, instalações e atividades elegíveis a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento e estabelecidos de acordo com os requisitos contabilísticos enunciados no artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

Os efeitos não recorrentes resultantes da introdução das normas internacionais de contabilidade podem ser distribuídos ao longo de um período não superior a 15 anos.

Sem prejuízo dos artigos 17.º e 19.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, os custos determinados devem ser fixados antes do início de cada período de referência, como parte do plano de desempenho para cada ano civil do período de referência e em termos reais e nominais. Para cada ano do período de referência, a diferença entre os custos determinados expressos em termos nominais antes do período de referência e os custos determinados ajustados com base na diferença entre a taxa de inflação real registada pela Comissão no Índice Harmonizado de Preços no Consumidor do Eurostat publicado em abril do ano n e o pressuposto de inflação especificado no plano de desempenho para o ano que precede o período de referência e para cada ano do período de referência deve transitar para o ano $n + 2$ para o cálculo da taxa unitária.

Os custos determinados e os custos reais devem ser calculados na moeda nacional. Caso tenha sido criada uma zona tarifária comum com uma taxa unitária única para um bloco funcional de espaço aéreo, os Estados-Membros envolvidos devem garantir a conversão dos custos nacionais para euros ou para a moeda nacional de um dos Estados-Membros em causa, de modo a garantir o cálculo transparente da taxa unitária única em aplicação do artigo 17.º, n.º 1, do presente regulamento. Esses Estados-Membros devem notificar do facto a Comissão e o Eurocontrol.

2. Os custos referidos no n.º 1 devem ser divididos em custos de pessoal, outros custos de exploração, custos de depreciação, custos de capital e despesas extraordinárias, incluindo impostos e direitos aduaneiros pagos não recuperáveis, bem como todos os outros custos conexos.

Os custos de pessoal incluem a remuneração bruta, a retribuição pela prestação de horas extraordinárias, as contribuições da entidade empregadora para os sistemas de segurança social e os custos das pensões de reforma e outras prestações sociais. Os custos das pensões podem ser calculados utilizando hipóteses prudentes baseadas nas regras do sistema ou no direito nacional, consoante o caso. Essas hipóteses devem ser especificadas no plano de desempenho.

Os outros custos de exploração devem incluir os custos suportados com a aquisição de bens e serviços utilizados para a prestação dos serviços de navegação aérea, em particular serviços subcontratados, pessoal externo, materiais, energia, serviços

de abastecimento público, aluguer de edifícios, equipamentos e instalações, manutenção, custos de seguros e despesas de deslocação. Caso adquira outros serviços de navegação aérea, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve incluir as despesas reais referentes a esses serviços nos seus outros custos de exploração.

Os custos de depreciação referem-se à totalidade dos ativos fixos afetos aos serviços de navegação aérea. Os ativos fixos devem ser depreciados de acordo com as previsões da sua vida útil, utilizando o método linear aplicado aos custos dos ativos que são depreciados. Para calcular a depreciação, pode ser aplicado o método de contabilidade de custos históricos ou de custos correntes. O método não deve ser alterado durante o período de depreciação e deve ser coerente com o custo de capital aplicado (custo nominal de capital para a contabilidade de custos históricos e custo real de capital para a contabilidade de custos correntes). Se for adotada a contabilidade de custos correntes, devem igualmente ser fornecidos os valores contabilísticos dos custos históricos equivalentes, de modo a permitir a comparação e a avaliação.

O custo de capital deve ser igual ao produto:

- a) Da soma do valor contabilístico líquido médio dos ativos fixos e dos eventuais ajustamentos dos ativos totais que tenham sido determinados pela autoridade supervisora nacional e utilizados pelo prestador de serviços de navegação aérea em atividade ou em fase de constituição e do valor médio dos ativos correntes líquidos, excluindo as contas bancárias remuneradas, necessários para a prestação de serviços de navegação aérea; e
- b) Da média ponderada da taxa de juro da dívida e da remuneração do capital próprio. No caso dos prestadores de serviços de navegação aérea que não dispõem de capitais próprios, a média ponderada deve ser calculada com base numa remuneração aplicada à diferença entre o total dos ativos referidos na alínea a) e as dívidas.

As despesas extraordinárias consistem nos custos não recorrentes relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea durante o mesmo ano.

Qualquer ajustamento que ultrapasse as disposições das Normas Internacionais de Contabilidade deve ser especificado no plano de desempenho para apreciação pela Comissão e nas informações adicionais a prestar em conformidade com o anexo II.

3. Para efeitos de cálculo do custo de capital, tal como definido no n.º 2, os fatores de ponderação devem assentar na percentagem de financiamento através de dívida ou de capitais próprios. A taxa de juro das dívidas deve ser igual à taxa de juro média ponderada das dívidas do prestador de serviços de navegação aérea. A remuneração do capital próprio deve ser a prevista no plano de desempenho para o período de notificação e basear-se no risco financeiro real do prestador de serviços de navegação aérea, tal como avaliado antes do período de referência.

Se os ativos não pertencerem ao prestador de serviços de navegação aérea, mas forem incluídos no cálculo do custo de capital, os Estados-Membros devem garantir que os custos desses ativos não sejam recuperados duas vezes.

4. O cálculo dos custos reais pode incluir a recuperação dos custos de reestruturação dos prestadores de serviços de navegação aérea suportados em períodos de referência anteriores ao(s) período(s) de referência da recuperação e sob reserva de uma análise previsional (*business case*) que demonstre um benefício líquido a prazo para os utilizadores.

A autoridade supervisora nacional deve apresentar à Comissão a análise previsional, um plano de recuperação dos custos de reestruturação e os resultados de uma consulta aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo sobre a análise previsional e o plano de recuperação dos custos de reestruturação.

Caso considere que o benefício líquido esperado a prazo para os utilizadores está demonstrado, a Comissão deve notificar desse facto o Estado-Membro em causa no prazo de cinco meses após a receção da documentação apresentada pela autoridade supervisora nacional.

Caso considere que o benefício líquido esperado a prazo para os utilizadores não está demonstrado, a Comissão deve decidir em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 no prazo de cinco meses após a receção da documentação apresentada pela autoridade supervisora nacional que os custos de reestruturação dos prestadores de serviços de navegação aérea não podem ser recuperados e notificar do facto o Estado-Membro em causa.

O Estado-Membro em causa deve comunicar a evolução dos custos de reestruturação e os benefícios líquidos para os utilizadores no seu relatório anual, previsto no artigo 18.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

Artigo 8.º

Repartição dos custos

1. Os custos dos serviços, instalações e atividades elegíveis na aceção do artigo 6.º devem ser repartidos de uma forma transparente pelas zonas tarifárias pelas quais são efetivamente suportados.

Caso abranjam diferentes zonas tarifárias, os custos suportados devem ser repartidos proporcionalmente com base numa metodologia transparente, em aplicação do artigo 9.º.

2. Os custos dos serviços terminais devem corresponder aos seguintes serviços:

- a) Serviços de controlo de aeródromo, serviços de informações de voo de aeródromo, incluindo serviços consultivos de tráfego aéreo e serviços de alerta;
- b) Serviços de tráfego aéreo relacionados com a aproximação e a partida de aeronaves dentro de uma determinada distância de um aeroporto com base em requisitos operacionais;
- c) Uma repartição adequada de todas as outras componentes dos serviços de navegação aérea, que reflita uma distribuição proporcionada entre serviços em rota e terminais.

Para efeitos do disposto no n.º 2, alíneas b) e c), os Estados-Membros devem, antes do início de cada período de referência, definir, para cada aeroporto, os critérios utilizados na repartição dos custos entre os serviços terminais e os serviços em rota e informar do facto a Comissão.

3. O custo dos serviços em rota devem estar relacionados com os custos referidos no n.º 1, com exclusão dos custos mencionados no n.º 2.

4. Se tiverem sido concedidas isenções a voos VFR em conformidade com o estabelecido no artigo 10.º, o prestador de serviços de navegação aérea deve identificar os custos dos serviços de navegação aérea prestados a voos VFR e separá-los dos custos dos serviços prestados a voos IFR. Esses custos podem ser estabelecidos através de uma metodologia de cálculo dos custos marginais que tome em consideração os benefícios para os voos IFR decorrentes dos serviços prestados aos voos VFR.

Artigo 9.º

Transparência dos custos e do mecanismo de tarifação

1. Os Estados-Membros devem, de forma coordenada, o mais tardar sete meses antes do início de cada período de referência, convidar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo para uma consulta sobre os custos determinados, os investimentos planeados, as previsões em matéria de unidades de serviço, a política tarifária e as consequentes taxas unitárias. Terão para isso a assistência dos prestadores de serviços de navegação aérea. Os Estados-Membros devem estabelecer de forma transparente os seus custos nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo em conformidade com o artigo 6.º e disponibilizar as suas taxas unitárias aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão e, se aplicável, ao Eurocontrol.

Durante o período de referência, os Estados-Membros devem, uma vez por ano e de forma coordenada, convidar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo para uma consulta sobre os eventuais desvios em relação às previsões, em especial no respeitante ao seguinte:

- a) O tráfego e os custos reais em comparação com o tráfego e os custos determinados previstos;
- b) A implementação do mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego previsto no artigo 13.º;
- c) A implementação do mecanismo de partilha de custos previsto no artigo 14.º;
- d) Os regimes de incentivos previstos no artigo 15.º;
- e) A modulação das taxas prevista no artigo 16.º.

A consulta pode ser organizada a nível regional. Os representantes dos utilizadores do espaço aéreo têm o direito de solicitar a realização de mais consultas. A consulta dos utilizadores deve igualmente ser organizada por sistema na sequência da ativação de um mecanismo de alerta, tal como previsto nos artigos 17.º e 19.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, que implique uma revisão do ou dos custos unitários determinados.

2. As informações referidas no n.º 1 devem basear-se nos quadros de declaração e nas regras detalhadas constantes dos anexos II, VI e VII. Caso seja estabelecido, em conformidade com o artigo 3.º, que os serviços de navegação aérea terminais ou os serviços CNS, MET e AIS estão sujeitos a condições de mercado, as informações referidas no n.º 1 devem basear-se nos quadros de declaração e nas regras detalhadas que figuram no anexo III. A documentação pertinente deve ser disponibilizada aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão, ao Eurocontrol e às autoridades supervisoras nacionais três semanas antes da reunião de consulta. Para a consulta anual referida no segundo parágrafo do n.º 1, a documentação pertinente deve ser disponibilizada aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão, ao Eurocontrol e às autoridades supervisoras nacionais até 1 de junho de cada ano.

3. Para permitir a prestação de contas sobre a consecução dos objetivos de desempenho em conformidade com o artigo 18.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, os Estados-Membros devem disponibilizar à Comissão e ao Eurocontrol, até 1 de junho de cada ano, os custos reais suportados no ano anterior e a diferença entre os custos reais e os custos determinados que figuram no plano de desempenho, utilizando os quadros de declaração e as regras detalhadas constantes dos anexos II, VI e VII. Os Estados-Membros que tenham decidido que os serviços de navegação aérea terminais ou os serviços CNS, MET e AIS estão sujeitos às condições do mercado em conformidade com o artigo 3.º devem fornecer essas informações utilizando os quadros de declaração e as regras detalhadas constantes do anexo III.

CAPÍTULO III

FINANCIAMENTO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA ATRAVÉS DAS TAXAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Artigo 10.º

Isenções do pagamento de taxas de navegação aérea

1. Os Estados-Membros devem isentar do pagamento de taxas de rota:

- a) Os voos realizados por aeronaves cuja massa máxima autorizada à descolagem seja inferior a duas toneladas;
- b) Os voos mistos VFR/IFR nas zonas tarifárias em que estes são realizados exclusivamente em VFR e em que não é cobrada uma taxa para os voos VFR;
- c) Os voos realizados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e seus familiares mais próximos, chefes de Estado, chefes de governo e ministros; em todos os casos, a isenção deve ser corroborada pelo indicador apropriado do estatuto ou por uma observação no plano de voo;
- d) Os voos de busca e salvamento autorizados pelo organismo competente.

2. Os Estados-Membros podem isentar do pagamento de taxas de rota:

- a) Os voos militares realizados por aviões militares de qualquer país;

- b) Os voos de treino realizados exclusivamente para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, desde que tal seja devidamente corroborado por uma observação adequada no plano de voo; os voos devem ser realizados exclusivamente no espaço aéreo do Estado-Membro em causa e não devem servir para o transporte de passageiros e/ou carga, nem para posicionamento ou transporte da aeronave;

- c) Os voos realizados exclusivamente para fins de verificação ou ensaio de equipamentos utilizados ou destinados a serem utilizados como ajudas terrestres à navegação aérea, com exclusão dos voos de posicionamento realizados pela aeronave em causa;

- d) Os voos que terminam no aeroporto do qual a aeronave descolou e durante os quais não se realizaram aterragens intermédias;

- e) Os voos VFR;

- f) Os voos humanitários autorizados pelo organismo competente;

- g) Os voos da polícia e das alfândegas.

3. Os Estados-Membros podem isentar do pagamento de taxas terminais os voos referidos nos n.ºs 1 e 2.

4. Os custos suportados com os voos isentos são compostos pelos seguintes elementos:

- a) Os custos dos voos VFR isentos, conforme identificados no artigo 8.º, n.º 4; e

- b) Os custos dos voos IFR isentos que devem ser calculados como o produto dos custos suportados com os voos IFR e o rácio entre o número de unidades de serviço isentas e o número total de unidades de serviço, compreendendo este último as unidades de serviço aferentes aos voos IFR, assim como as unidades de serviço aferentes aos voos VFR, caso estes não estejam isentos. Os custos suportados com os voos IFR devem ser iguais aos custos totais, deduzidos os custos dos voos VFR.

5. Os Estados-Membros devem garantir que os prestadores de serviços de navegação aérea sejam reembolsados pelos serviços que prestaram aos voos isentos.

Artigo 11.º

Cálculo das taxas de rota

1. Sem prejuízo da possibilidade prevista no artigo 4.º, n.º 2, de financiar os serviços de navegação aérea em rota por meio de outras receitas, a taxa de rota aplicável a um voo específico numa zona tarifária de rota específica deve ser igual ao produto da taxa unitária estabelecida para essa zona tarifária de rota e das unidades de serviços de rota para esse voo.

2. A taxa unitária e as unidades de serviços de rota devem ser calculadas em conformidade com o anexo IV.

Artigo 12.º**Cálculo das taxas terminais**

1. Sem prejuízo da possibilidade prevista no artigo 4.º, n.º 3, de financiar os serviços de navegação aérea terminais por meio de outras receitas, a taxa terminal aplicável a um voo específico numa zona tarifária terminal específica deve ser igual ao produto da taxa unitária estabelecida para essa zona tarifária terminal e das unidades de serviços terminais para esse voo. Para efeitos de tarifação, aproximação e partida contam como um único voo. A unidade de cálculo deve ser ou o voo de chegada ou o voo de partida.

2. A taxa unitária e as unidades de serviços terminais devem ser calculadas em conformidade com o anexo V.

Artigo 13.º**Partilha dos riscos ligados ao tráfego**

1. Deve ser aplicado um mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego em conformidade com os princípios a que se refere o artigo 12.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

2. Os seguintes custos não estão sujeitos ao mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego e implicam um aumento ou uma redução dos custos determinados no ano ou nos anos subsequentes, independentemente da evolução do tráfego:

- a) Os custos determinados estabelecidos em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, com exceção dos acordos relativos à prestação de serviços de tráfego aéreo transfronteiras;
- b) Os custos determinados dos serviços meteorológicos;
- c) O ajustamento devido às diferenças entre a inflação prevista e a inflação real, conforme referido no artigo 7.º, n.º 1;
- d) A recuperação dos custos de reestruturação, se autorizada em conformidade com o artigo 7.º, n.º 4;
- e) Os montantes transitados resultantes da implementação do mecanismo de partilha de riscos ligados ao tráfego;
- f) Os montantes autorizados transitados do período de referência anterior, resultantes da implementação do mecanismo de partilha de custos a que se refere o artigo 14.º;
- g) Os prémios ou as sanções decorrentes dos regimes de incentivos financeiros referidos no artigo 15.º;
- h) Os excedentes ou défices de recuperação que podem resultar da modulação das taxas de navegação aérea em aplicação do artigo 16.º;
- i) Os excedentes ou défices de recuperação resultantes das variações de tráfego;

- j) Em relação ao segundo período de referência, os excedentes ou défices de recuperação suportados pelos Estados-Membros até ao ano de 2011 inclusive, no que diz respeito aos serviços de navegação aérea em rota, e em 2014 no que diz respeito aos serviços de navegação aérea terminais.

Os Estados-Membros podem ainda isentar do mecanismo de partilha de riscos ligados ao tráfego os custos determinados dos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a fornecer serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

3. Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço não for superior nem inferior à previsão estabelecida no plano de desempenho para esse ano n em mais de 2 %, a receita adicional ou a perda de receita do prestador de serviços de navegação aérea em relação aos custos determinados não transita para o ano seguinte.

4. Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço exceder a previsão estabelecida no plano de desempenho para esse ano n em mais de 2 %, um mínimo de 70 % das receitas adicionais obtidas pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 2 % da diferença entre o número de unidades de serviço efetivas e a previsão em relação aos custos determinados estabelecidos no plano de desempenho deve resultar numa redução correspondente dos custos determinados do ano $n + 2$.

Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for inferior à previsão estabelecida no plano de desempenho para esse ano n em mais de 2 %, um máximo de 70 % da perda de receitas suportada pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 2 % da diferença entre o número de unidades de serviço efetivas e a previsão em relação aos custos determinados estabelecidos no plano de desempenho deve resultar num aumento correspondente dos custos determinados a partir do ano $n + 2$.

5. Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for inferior a 90 % da previsão estabelecida no plano de desempenho para esse ano n em mais de 10 %, o montante total da perda de receitas suportada pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % da diferença entre o número de unidades de serviço efetivas e a previsão em relação aos custos determinados estabelecidos no plano de desempenho deve resultar num aumento correspondente dos custos determinados a partir do ano $n + 2$.

Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for superior a 110 % da previsão estabelecida no plano de desempenho para esse ano n , o montante total das receitas adicionais obtidas pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % da diferença entre o número real de unidades de serviço e a previsão em relação aos custos determinados estabelecidos no plano de desempenho deve resultar numa redução correspondente dos custos determinados do ano $n + 2$.

6. No caso dos serviços de navegação aérea terminais, os Estados-Membros podem decidir que os aeroportos com menos de 225 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano não apliquem as disposições dos n.ºs 3, 4 e 5. Os Estados-Membros devem informar a Comissão da sua decisão no prazo de dois meses após a publicação do presente regulamento.

Artigo 14.º

Partilha de custos

1. Aplica-se um mecanismo de partilha de custos em conformidade com os seguintes princípios:

- a) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem inferiores aos custos determinados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante reverte a favor do prestador de serviços de navegação aérea, pelo Estado-Membro ou da entidade qualificada em causa;
- b) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem superiores aos custos determinados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante é suportada pelo prestador de serviços de navegação aérea, pelo Estado-Membro ou pela entidade qualificada em causa.

2. Custos isentos da aplicação do n.º 1, alíneas a) e b):

- a) As regras de partilha dos custos enunciadas no n.º 1, alíneas a) e b), não se aplicam à diferença entre os custos determinados e os custos reais no que respeita aos elementos de custos para cuja gestão o prestador de serviços de navegação aérea, o Estado-Membro ou as entidades qualificadas em causa tomaram medidas razoáveis e identificáveis, mas que podem ser considerados fora do seu controlo em consequência de:
 - i) alterações imprevistas na legislação das pensões, na legislação sobre o cálculo das pensões ou nos custos das pensões a nível nacional resultantes de condições imprevistas nos mercados financeiros,
 - ii) alterações significativas nas taxas de juro dos empréstimos que financiam os custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea,
 - iii) novos elementos de custos imprevistos, que não constavam do plano de desempenho, mas que são exigidas por lei,
 - iv) alterações imprevistas da legislação nacional em matéria fiscal,
 - v) alterações imprevistas dos custos ou das receitas decorrentes de acordos internacionais;
- b) Sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, n.º 1, terceiro parágrafo, cada elemento de custos incluído em aplicação do n.º 2, alínea a), deve ser determinado pela autoridade supervisora nacional e o plano de desempenho deve apresentar, para cada elemento de custo em relação ao período de referência anterior:
 - i) uma descrição completa do elemento de custo,

- ii) o custo atribuído a esse elemento no plano de desempenho,

- iii) a justificação para o facto de o elemento de custo ser considerado elegível no âmbito do n.º 2, alínea a), e não do n.º 1, alíneas a) e b),

- iv) as circunstâncias ou os acontecimentos externos subjacentes, fora do controlo das autoridades supervisoras nacionais, dos prestadores de serviços de navegação aérea ou da entidade qualificada em causa, que estiveram na origem de uma variação entre os custos reais e os custos determinados relativos a esse elemento de custo,

- v) as medidas tomadas para gerir o risco de custo associado a esse elemento;

- c) As diferenças entre os custos reais e os custos determinados no que respeita a esses elementos devem ser identificadas e explicadas em conformidade com o anexo VII.2;

- d) Se, ao longo de todo o período de referência, em virtude da retirada de custos do âmbito de aplicação do n.º 2, alínea a), os custos reais forem inferiores aos custos determinados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante deve ser restituída aos utilizadores do espaço aéreo mediante transporte para o(s) período(s) de referência seguinte(s);

- e) Se, ao longo de todo o período de referência, em virtude da inclusão de custos no âmbito de aplicação do n.º 2, alínea a), os custos reais forem superiores aos custos determinados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante deve ser repercutida nos utilizadores do espaço aéreo mediante transporte para o(s) período(s) de referência seguinte(s);

- f) A autoridade supervisora nacional em causa deve comprovar todos os anos que a variação dos custos reais em relação aos custos determinados decorre efetivamente de acontecimentos ou circunstâncias relevantes mencionados no n.º 2, alínea a), e em conformidade com o disposto no n.º 2, alínea b). Além disso, deve verificar se a variação dos custos a repercutir nos utilizadores é especificamente identificada e categorizada. Deve, todos os anos, informar os utilizadores do espaço aéreo e comunicar à Comissão o resultado da sua avaliação. Se considerar, no prazo de seis meses a contar da receção do relatório de avaliação anual da autoridade supervisora nacional em causa, que o relatório de avaliação não indica que a variação dos custos reais em relação aos custos determinados decorre efetivamente de acontecimentos ou circunstâncias relevantes mencionados no n.º 2, alínea a), e em conformidade com o disposto no n.º 2, alínea b), a Comissão deve decidir em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 que o ou os Estados-Membros em causa não estão autorizados a aplicar as disposições do n.º 2 no que respeita à variação dos custos reais em relação aos custos determinados, total ou parcialmente, em função das suas conclusões;

- g) Os montantes transitados devem ser especificados por fatores e descritos nas informações adicionais a fornecer em conformidade com o anexo VI.

Artigo 15.º

Regimes de incentivos para os prestadores de serviços de navegação aérea

1. Os Estados-Membros devem adotar incentivos financeiros para os seus prestadores de serviços de navegação aérea no domínio essencial de desempenho «Capacidade» e podem adotar tais incentivos no domínio essencial de desempenho «Ambiente» em conformidade com o artigo 12.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013. Estes incentivos devem consistir em prémios por superação e sanções por não cumprimento dos níveis de desempenho estabelecidos como objetivo e ser adicionados aos custos determinados adotados, ou deles deduzidos, em função do nível de desempenho alcançado.

Esses regimes de incentivos financeiros devem ser conformes com os seguintes princípios:

- a) A taxa unitária do ano $n + 2$ deve ser ajustada de modo a prever um prémio por superação ou uma sanção por não cumprimento do objetivo em função do nível real de desempenho do prestador de serviços de navegação aérea no ano n face ao objetivo a alcançar;
- b) O nível aplicável de prémios e sanções deve ser proporcional aos objetivos fixados e ao desempenho alcançado. Não haverá prémios caso o desempenho seja igual ou inferior ao previsto nos objetivos de desempenho;
- c) O nível aplicável dos prémios e das sanções deve ser igual;
- d) O montante máximo dos prémios agregados e o montante máximo das sanções agregadas não pode exceder 1 % das receitas dos serviços de navegação aérea no ano n ;
- e) Os níveis de variação do desempenho e o nível aplicável de prémios e sanções devem ser determinados após a consulta referida no artigo 9.º e estabelecidos pelo plano de desempenho;
- f) No caso dos objetivos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, os prémios e as sanções devem ser aplicados aos prestadores de serviços de navegação aérea em causa;
- g) Para o domínio essencial de desempenho «Capacidade», os níveis-alvo de desempenho podem ser ajustados de modo a abrangerem apenas as causas de atrasos relacionadas com a capacidade do controlo do tráfego aéreo (ATC), o encaminhamento pelo ATC, o pessoal do ATC, os equipamentos ATC, a gestão do espaço aéreo e eventos especiais com os códigos C, R, S, T, M e P do manual do utilizador da ATFCM (*Air Traffic Flow and Capacity Management*).

2. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar a aplicação correta destes regimes de incentivos pelos prestadores de serviços de navegação aérea.

Artigo 16.º

Modulação das taxas de navegação aérea

1. Os Estados-Membros, no seguimento da proposta de consulta prevista no artigo 9.º, podem, a nível nacional ou a nível do bloco funcional de espaço aéreo e numa base não discriminatória e transparente, modular as taxas da navegação aérea suportadas pelos utilizadores do espaço aéreo, a fim de refletir os esforços por eles envidados, em particular para:

- a) Otimizarem a utilização dos serviços de navegação aérea;
- b) Reduzirem o impacto ambiental da aviação;
- c) Reduzirem os custos gerais dos serviços de navegação aérea e aumentarem a sua eficiência, em particular através da modulação das taxas em função do nível de congestionamento da rede numa área específica ou em determinadas rotas em momentos específicos.

A modulação das taxas não pode ter como consequência uma alteração geral das receitas do prestador de serviços de navegação aérea. Os excedentes ou os défices de recuperação transitam para o período seguinte.

2. As taxas de navegação aérea podem igualmente ser moduladas, numa base não discriminatória e transparente, a fim de acelerar a implantação das capacidades de ATM do programa SESAR. A modulação pode, nomeadamente, ter por objetivo a concessão de incentivos para equipar as aeronaves com sistemas incluídos nos projetos comuns referidos no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

3. Entende-se por modulação das taxas de navegação aérea uma variação das taxas de rota e/ou terminais calculada com base nas disposições dos artigos 11.º e 12.º.

4. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar a aplicação correta da modulação das taxas de navegação aérea pelos prestadores de serviços de navegação aérea.

Artigo 17.º

Fixação de taxas unitárias para as zonas tarifárias

1. Os Estados-Membros devem garantir que sejam anualmente estabelecidas taxas unitárias para cada zona tarifária. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as taxas unitárias não podem ser alteradas no decurso de um ano.

As taxas unitárias devem ser estabelecidas de acordo com o seguinte processo:

- a) Para cada ano do período de referência, as taxas unitárias para o ano n devem ser calculadas até 1 de novembro do ano $n-1$, com base nos custos unitários determinados constantes do plano de desempenho e nos ajustamentos definidos no ponto 2.2 do anexo IV e do anexo V do presente regulamento.
- b) As taxas unitárias para o ano n devem ser apresentadas pelo Estado-Membro à Comissão até 1 de junho do ano $n-1$ no respeito das exigências do artigo 9.º, n.ºs 1 e 2.

- c) A Comissão deve avaliar essas taxas unitárias à luz das disposições do presente regulamento e do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.
- d) Caso considere que as taxas unitárias são conformes com as disposições do presente regulamento e do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, a Comissão deve notificar desse facto o Estado-Membro em causa no prazo de quatro meses após a apresentação das taxas unitárias.
- e) Caso considere que as taxas unitárias não são conformes com as disposições do presente regulamento e do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, a Comissão deve, num prazo de quatro meses após a apresentação das taxas unitárias, informar do facto o Estado-Membro em causa, que dispõe de um mês para apresentar à Comissão taxas unitárias revistas.
- f) Os Estados-Membros devem informar a Comissão e, se adequado, o Eurocontrol das taxas unitárias para cada zona tarifária até 1 de novembro do ano n-1, o mais tardar.

As taxas unitárias são estabelecidas na moeda nacional. Se os Estados-Membros que fazem parte de um bloco funcional de espaço aéreo decidirem estabelecer uma zona tarifária comum com uma taxa unitária única, essa taxa unitária deve ser definida em euros ou na moeda nacional de um dos Estados-Membros. Os Estados-Membros em causa devem informar a Comissão e o Eurocontrol da moeda aplicável.

2. Se os planos de desempenho forem adotados depois de 1 de novembro do ano anterior àquele em que o período de referência tem início ou revistos em conformidade com os artigos 17.º e 19.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, as taxas unitárias devem voltar a ser calculadas se necessário com base no plano definitivo adotado ou nas medidas corretivas aplicáveis. Para o efeito, e em conformidade com o artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, os Estados-Membros devem calcular e aplicar a sua taxa unitária de acordo com o plano de desempenho adotado o mais cedo possível no decurso do primeiro ano do período de referência ou do primeiro ano de aplicação dos planos e objetivos de desempenho revistos. A diferença de receitas decorrente da aplicação temporária da taxa unitária inicial deve transitar para o cálculo da taxa unitária do ano seguinte. Para o primeiro ano do período de referência ou para o primeiro ano de aplicação dos planos e objetivos de desempenho revistos, o mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego previsto no artigo 13.º deve ser aplicado com base nos custos determinados e nas unidades de serviço constantes do plano de desempenho definitivo adotado e nas unidades de serviço efetivas do ano.

Artigo 18.º

Cobrança das taxas

1. Os Estados-Membros podem proceder à cobrança das taxas através de uma taxa única por voo. Se as taxas forem faturadas e cobradas numa base regional, a moeda da faturação dessas taxas pode ser o euro, sendo permitido acrescentar à taxa unitária em causa uma taxa unitária administrativa pelos custos de faturação e cobrança. Os Estados-Membros devem garantir que os montantes cobrados em seu nome sejam utilizados para financiar os custos determinados em conformidade com as disposições do presente regulamento.

2. Os utilizadores dos serviços de navegação aérea devem pagar prontamente e na íntegra todas as taxas de navegação aérea.

3. Os Estados-Membros devem garantir a aplicação de medidas coercivas eficazes. Estas medidas podem incluir a recusa de serviços, a imobilização de aeronaves ou outras medidas coercivas conformes com o direito aplicável.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 19.º

Recurso

Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas em aplicação do presente regulamento sejam devidamente explicadas e sujeitas a um procedimento eficaz de reexame e/ou de recurso.

Artigo 20.º

Facilitação do controlo do cumprimento

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar a realização de inspeções e vistorias pela autoridade supervisora nacional competente ou por uma entidade qualificada que atue em nome dela, incluindo visitas ao local. As pessoas autorizadas estão habilitadas a:

- Examinar os documentos contabilísticos relevantes, registos de ativos, inventários e qualquer outro material relevante para o estabelecimento das taxas de navegação aérea;
- Obter cópias ou extratos desses documentos;
- Solicitar esclarecimentos orais no local;
- Entrar nas instalações, terrenos ou veículos pertinentes.

Essas inspeções e vistorias devem ser efetuadas em conformidade com os procedimentos em vigor no Estado-Membro em que são realizadas.

Artigo 21.º

Avaliação

A avaliação pela Comissão do sistema de desempenho, referida no artigo 24.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, deve abranger o mecanismo de partilha de riscos ligados ao tráfego previsto no artigo 13.º, o mecanismo de partilha de custos previsto no artigo 14.º, os regimes de incentivos criados em aplicação do artigo 15.º, a modulação das taxas em aplicação do artigo 16.º e o seu impacto e eficácia na consecução dos objetivos de desempenho fixados.

Artigo 22.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento aplica-se a partir do segundo período de referência, definido no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, e durante esse período. No que respeita à aplicação do sistema de desempenho, para permitir a adoção dos objetivos a nível da União previstos no artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 antes do início do segundo período de referência e a elaboração e adoção dos planos de desempenho em conformidade com as disposições do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, o artigo 1.º, n.º 5, o artigo 3.º, o artigo 7.º, n.º 4, o artigo 9.º, o artigo 14.º, n.º 2, alíneas b) a f), e o artigo 17.º, assim como os anexos do presente regulamento, aplicam-se a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 23.º

Revogação do Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de dezembro de 2006, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea, é revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de maio de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

AVALIAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE CONDIÇÕES DE MERCADO PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA TERMINAIS E/OU DE SERVIÇOS CNS, MET E AIS EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 3.º

As condições a avaliar para determinar se os serviços de navegação aérea terminais e/ou os serviços CNS, MET e AIS são prestados em condições de mercado são as seguintes:

1. Em que medida os prestadores de serviços podem livremente oferecer-se para prestar esses serviços ou deixar de os prestar:
 - a) existência ou não de obstáculos legais ou económicos significativos que impeçam um prestador de serviços de se oferecer para prestar esses serviços ou de deixar de os prestar;
 - b) duração do contrato; e
 - c) existência de um procedimento que permita a transferência de ativos e de pessoal de um prestador de serviços de navegação aérea para outro.
 2. Em que medida existe liberdade de escolha do prestador de serviços, incluindo, no caso dos aeroportos, a opção de autoprestação:
 - a) existência ou não de obstáculos legais, contratuais ou práticos à mudança de prestador de serviços ou, no caso dos serviços de navegação aérea terminais, à opção da autoprestação de serviços de navegação aérea por parte dos aeroportos;
 - b) papel dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo na seleção do prestador de serviços.
 3. Em que medida é possível escolher entre uma série de prestadores de serviços:
 - a) existência de um processo de concurso público (não aplicável no caso da autoprestação);
 - b) se aplicável, prova de que houve outros prestadores de serviços a participar no processo de concurso e a prestar serviços no passado, incluindo a opção de autoprestação para o aeroporto.
 4. Para os serviços de navegação aérea terminais, em que medida os aeroportos estão sujeitos a pressões comerciais sobre os custos ou a regulamentação baseada em incentivos:
 - a) existência ou não de concorrência ativa entre os aeroportos para atrair companhias aéreas;
 - b) em que medida os aeroportos suportam as taxas dos serviços de navegação aérea;
 - c) funcionamento ou não funcionamento dos aeroportos num ambiente concorrencial ou com incentivos económicos destinados a limitar os preços máximos ou a incentivar de outra forma as reduções de custos.
 5. Se o prestador de serviços de navegação aérea terminais ou de serviços CNS, MET e AIS também prestar serviços de navegação aérea em rota, estas atividades devem ser objeto de contabilidade e de declaração separadas.
 6. Para os serviços de navegação aérea terminais, a avaliação prevista no presente anexo deve ser realizada em cada aeroporto, conforme adequado.
-

ANEXO II

TRANSPARÊNCIA DOS CUSTOS E DOS CUSTOS UNITÁRIOS**1. QUADRO DE DECLARAÇÃO**

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem, cada um deles, preencher o quadro de declaração previsto no presente anexo para cada zona tarifária sob a sua responsabilidade e para cada ano do período de referência. Os Estados-Membros devem apresentar igualmente um quadro de declaração consolidado para cada zona tarifária sob a sua responsabilidade.

Deve ser preenchido um quadro consolidado para cada um dos aeroportos abrangidos pelo disposto no presente regulamento. No caso dos aeroportos com menos de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, calculados como a média dos três anos anteriores, os custos podem ser apresentados de modo consolidado.

Se uma zona tarifária abranger o espaço aéreo de mais do que um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa devem preencher o quadro conjuntamente, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 4.

Os custos reais devem ser estabelecidos com base nas contas finais auditadas. Os custos devem ser estabelecidos de acordo com o plano de atividades exigido pelo certificado e comunicados na moeda em que são estabelecidos em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, quarto parágrafo.

As unidades de serviço efetivas devem ser estabelecidas com base nos números fornecidos pela entidade que fatura e cobra as taxas. Qualquer diferença em relação a esses números deve ser devidamente justificada nas informações adicionais.

Para facilitar o estabelecimento, pela Comissão, dos objetivos de desempenho a nível da UE e sem prejuízo dos planos de desempenho a adotar, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem preencher um quadro de declaração com os números das previsões iniciais dezanove meses antes do início de um período de referência.

Quadro 1 – Custos totais e custos unitários

Zona tarifária						Período de referência: N - N+4				
Moeda										
Nome da entidade:										
Período de referência						Custos reais				
Discriminação dos custos	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Discrim. por natureza (em termos										
1.1 Pessoal										
1.2 Outros custos de exploração ⁽¹⁾										
1.3 Depreciação										
1.4 Custo de capital										
1.5 Despesas extraordinárias										
1.6 Total custos										
Total % n/n-1										
Pessoal % n/n-1										
Outros custos expl. % n/n-1										
2. Discrim. por serviço (em termos nominais)										
2.1 Gestão tráfego aéreo										
2.2 Comunicação ⁽²⁾										
2.3 Navegação ⁽²⁾										
2.4 Vigilância ⁽²⁾										
2.5 Busca e salvamento										
2.6 Informações aeronáuticas ⁽²⁾										
2.7 Serviços meteorológicos ⁽²⁾										
2.8 Custos de supervisão										
2.9 Outros custos do Estado ⁽¹⁾										
2.10 Total custos										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Informações complementares (em termos nominais)										
Base média de ativos										
3.1 Val. contab. líquido dos ativos fixos										
3.2 Ajustamentos ativos totais										
3.3 Ativos líquidos atuais										
3.4 Base total de ativos										
Custo de capital %										
3.5 Custo de capital pré-taxa de imposto										
3.6 Rendimento do capital próprio										
3.7 Juros médios das dívidas										
Custo dos projetos comuns										
3.8 Custo total dos projetos comuns										

Custos isentos da partilha de custos (artigo 14.º, n.º 2, b))

3.9 Total dos custos isentos da partilha de custos										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Total dos custos após dedução dos custos dos serviços prestados a voos isentos (em termos nominais)

4.1 Custos relativos aos voos VFR isentos										
4.2 Total custos determinados/ reais										

5. KPI custo-eficiência – Custo unitário determinado/real (em termos reais)

5.1 Inflação % ⁽³⁾										
5.2 Índice de preços ⁽⁴⁾										
5.3 Total custos termos reais ⁽⁵⁾										
Total % n/n-1										
5.4 Total unidades de serviço										
Total % n/n-1										
5.5 Custo unitário										
Total % n/n-1										

Elementos dos custos e da base de ativos em '000 - Unidades de serviço em ' 000

⁽¹⁾ Incluindo custos do EUROCONTROL (ver pormenores no quadro 3).

⁽²⁾ Deixar em branco se tais serviços forem prestados nos termos do disposto no artigo 3.º

⁽³⁾ Inflação real/prevista utilizada para estabelecer os custos determinados em termos nominais – inflação real/prevista revista

⁽⁴⁾ Índice de preços previsto - base 100 no ano N-3 inflação N-2 : inflação N-1:

Índice real de preços - base 100 no ano N-3 inflação N-2 : inflação N-1:

⁽⁵⁾ Custos determinados (plano de desempenho) em termos reais – custos reais/prevista revista a preços de N-3

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem além disso fornecer, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Descrição da metodologia utilizada para imputar os custos das instalações ou dos serviços aos diferentes serviços de navegação aérea, com base na lista de instalações e serviços constante do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia (Doc. 7754), e descrição da metodologia utilizada para imputar esses custos às diferentes zonas tarifárias;
 - b) Descrição da metodologia e dos pressupostos utilizados para estabelecer os custos dos serviços de navegação aérea prestados aos voos VFR, caso sejam concedidas isenções a estes voos em conformidade com o artigo 10.º;
 - c) Para além do exigido no artigo 7.º, n.º 2, descrição e justificação dos eventuais ajustamentos que ultrapassem as disposições das Normas Internacionais de Contabilidade;
 - d) Descrição e explicação do método adotado para o cálculo dos custos de depreciação: custos históricos ou custos correntes. Se for adotada a contabilidade com base nos custos correntes, fornecimento de dados comparáveis sobre os custos históricos;
 - e) Justificação para o custo de capital, incluindo as componentes da base de ativos, os possíveis ajustamentos aos ativos totais e o rendimento do capital próprio;
 - f) Custos totais por aeroporto, para cada aeroporto com menos de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, se estes forem fornecidos de forma consolidada no quadro de declaração;
 - g) Definição dos critérios utilizados para a repartição dos custos entre os serviços terminais e os serviços em rota para cada aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
 - h) Repartição dos custos dos serviços meteorológicos entre custos diretos e «custos MET de base», definidos como os custos de sustento de instalações e serviços meteorológicos que respondem também às necessidades gerais de dados meteorológicos. Estes incluem a análise e previsão gerais, as redes de observação à superfície e na camada aérea superior, os sistemas de comunicação de informações meteorológicas, os centros de processamento de dados e o apoio à investigação fundamental, à formação e à administração;
 - i) Descrição da metodologia utilizada para a imputação dos custos MET totais e dos custos MET de base à aviação civil e às diferentes zonas tarifárias;
 - j) Conforme exigido no ponto 1, dezanove meses antes do início de um período de referência, descrição das previsões de custos e de tráfego declaradas;
 - k) Descrição dos custos reais declarados e da diferença em relação aos custos determinados, para cada ano do período de referência;
 - l) Descrição das unidades de serviço efetivas declaradas e das diferenças quer face à previsão quer face aos dados fornecidos pelo Eurocontrol, conforme adequado, para cada ano do período de referência;
 - m) Para cada ano do período de referência, a diferença entre os investimentos dos prestadores de serviços de navegação aérea registados nos planos de desempenho e as despesas reais, assim como a diferença entre a data prevista para a entrada em funcionamento de tais investimentos e a situação real.
-

Quadro B

Organização: Zona tarifária: Nome do aeroporto:		Ano n							
Aeroporto i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Preço anual (a)									
Unidade de serviço prestado (b)									
Preço unitário									

1.2. **Informações adicionais**

Além disso, os Estados-Membros devem fornecer, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Descrição dos critérios utilizados para a imputação dos custos das instalações ou dos serviços aos diferentes serviços de navegação aérea com base na lista de instalações e serviços constante do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia (Doc. 7754);
- b) Descrição e explicação das diferenças entre os números previstos e os reais para o ano (n-1) no que diz respeito a todos os dados fornecidos nos quadros A e B;
- c) Descrição e explicação dos custos e investimentos previstos para cinco anos em relação ao tráfego esperado;
- d) Descrição e explicação do método adotado para calcular os custos de depreciação: custos históricos ou custos correntes;
- e) Justificação do custo de capital, incluindo as componentes da base de ativos.

2. **FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer uma descrição do modo ou modos como os custos dos serviços de navegação aérea são financiados em relação a cada zona tarifária.

ANEXO IV

CÁLCULO DAS UNIDADES DE SERVIÇO EM ROTA E DAS TAXAS UNITÁRIAS**1. Cálculo das unidades de serviço em rota**

- 1.1. A unidade de serviço em rota deve ser calculada multiplicando o fator «distância» pelo fator «massa» para a aeronave em causa. O total de unidades de serviço em rota consiste no total de unidades de serviço respeitantes aos voos IFR, assim como as unidades de serviço respeitantes aos voos VFR, caso estes não estejam isentos em conformidade com o artigo 10.º.
- 1.2. O fator «distância» é obtido dividindo por cem o número de quilómetros voados na distância ortodrómica entre os pontos de entrada e de saída das zonas tarifárias, de acordo com o último plano de voo conhecido apresentado pela aeronave em causa para fins de fluxo do tráfego aéreo.
- 1.3. Se os pontos de saída e de entrada de um voo forem idênticos numa zona tarifária, o fator «distância» é igual à distância ortodrómica entre esses pontos e o ponto mais distante do plano de voo multiplicada por dois.
- 1.4. A distância a ter em conta deve ser reduzida em 20 quilómetros por cada descolagem e aterragem no território de um Estado-Membro.
- 1.5. O fator «massa», expresso por um número até duas casas decimais, é a raiz quadrada do quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas da massa máxima certificada à descolagem da aeronave, conforme consta do seu certificado de aeronavegabilidade ou de qualquer documento oficial equivalente apresentado pelo operador da aeronave. Caso essa massa seja desconhecida, deve ser utilizada a massa da aeronave do mesmo tipo mais pesada que existe. Caso uma aeronave tenha múltiplas massas máximas certificadas à descolagem, deve ser utilizada a de valor mais elevado. Caso um operador de aeronave opere duas ou mais aeronaves que sejam versões diferentes do mesmo tipo, deve ser utilizada, para cada aeronave desse tipo, a média das massas máximas à descolagem de todas as suas aeronaves desse tipo. O cálculo do fator «massa» por tipo de aeronave e por operador deve ser efetuado, pelo menos, uma vez por ano.

2. Cálculo das taxas unitárias em rota

- 2.1. A taxa unitária em rota deve ser calculada antes do início de cada ano do período de referência.
- 2.2. É calculada dividindo o número total previsto de unidades de serviço em rota para o ano em causa, definido no plano de desempenho, pela soma algébrica dos seguintes elementos:
 - i) os custos determinados, expressos em termos nominais, do ano relevante, tal como definidos no plano de desempenho;
 - ii) o ajustamento da diferença entre a inflação prevista e a inflação real, conforme referido no artigo 7.º, n.º 1;
 - iii) a recuperação dos custos de reestruturação, se autorizada em conformidade com o artigo 7.º, n.º 4;
 - iv) os montantes autorizados transitados, resultantes da aplicação do mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego a que se refere o artigo 13.º;
 - v) os montantes transitados do período de referência anterior, resultantes da aplicação do mecanismo de partilha de custos a que se refere o artigo 14.º;
 - vi) os prémios e as sanções resultantes dos regimes de incentivos financeiros a que se refere o artigo 15.º;
 - vii) os excedentes ou défices de recuperações que podem resultar da modulação das taxas de navegação aérea em aplicação do artigo 16.º;
 - viii) os excedentes ou défices de recuperações resultantes das variações de tráfego;
 - ix) para os dois primeiros períodos de referência, os excedentes ou défices de recuperações suportados pelos Estados-Membros até 2011, inclusive;
 - x) uma dedução de outras receitas.

ANEXO V

CÁLCULO DAS UNIDADES DE SERVIÇOS TERMINAIS E DAS TAXAS UNITÁRIAS POR SERVIÇOS TERMINAIS**1. Cálculo das unidades de serviços terminais**

- 1.1. A unidade de serviço terminal é igual ao fator «massa» da aeronave em causa.
- 1.2. O fator «massa», expresso por um número até duas casas decimais, é o quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas da maior massa máxima certificada à descolagem da aeronave, referido no anexo IV, ponto 1.5, elevado ao expoente 0,7.

2. Cálculo das taxas unitárias terminais

- 2.1. A taxa unitária terminal deve ser calculada antes do início de cada ano do período de referência.
- 2.2. É calculada dividindo o número total previsto de unidades de serviço terminais para o ano em causa, definido no plano de desempenho, pela soma algébrica dos seguintes elementos:
 - i) os custos determinados, expressos em termos nominais, do ano relevante, tal como definidos no plano de desempenho;
 - ii) o ajustamento da diferença entre a inflação prevista e a inflação real, conforme referido no artigo 7.º, n.º 1;
 - iii) a recuperação dos custos de reestruturação, se autorizada em conformidade com o artigo 7.º, n.º 4;
 - iv) os montantes transitados, resultantes da aplicação do mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego a que se refere o artigo 13.º, se aplicável;
 - v) os montantes transitados do período de referência anterior, resultantes da aplicação do mecanismo de partilha de custos a que se refere o artigo 14.º;
 - vi) os prémios e as sanções resultantes dos regimes de incentivos financeiros a que se refere o artigo 15.º;
 - vii) os excedentes ou défices de recuperações que podem resultar da modulação das taxas de navegação aérea em aplicação do artigo 16.º;
 - viii) os excedentes ou défices de recuperações resultantes das variações de tráfego;
 - ix) para os dois primeiros períodos de referência, os excedentes ou défices de recuperações suportados pelos Estados-Membros até 2014, inclusive;
 - x) uma dedução de outras receitas.

ANEXO VI

MECANISMO DE TARIFAÇÃO**1. QUADRO DE DECLARAÇÃO**

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem, cada um deles, preencher o quadro de declaração previsto no presente anexo para cada zona tarifária sob a sua responsabilidade e para cada período de referência. Os Estados-Membros devem igualmente apresentar um quadro consolidado para cada zona tarifária sob a sua responsabilidade.

Se uma zona tarifária abranger o espaço aéreo de mais do que um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa devem preencher o quadro conjuntamente, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 4.

Quadro 2 – Cálculo da taxa unitária

Nome da zona tarifária : Nome da entidade:		Período de referência : N - N+4				
Cálculo da taxa unitária		N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Custos determinados em termos nominais e ajustamento à inflação</p> <p>1.1 Custos determinados em termos nominais - excl.VFR - Quadro 1</p> <p>1.2 Taxa de inflação real - Quadro 1</p> <p>1.3 Taxa de inflação prevista - Quadro 1</p> <p>1.4 Ajustamento à inflação ⁽¹⁾ : montante do ano n a transportar</p> <p>2. Unidades totais de serviço previstas e reais</p> <p>2.1 Unidades totais de serviço previstas (plano de desempenho)</p> <p>2.2 Unidades totais de serviço reais</p> <p>2.3 Unidades totais de serviço reais/previstas (em %)</p> <p>3. Custos sujeitos à partilha dos riscos de tráfego</p> <p>3.1 Custos determinados em termos nominais - excl. VFR (reportado do Quadro 1)</p> <p>3.2 Ajustamento à inflação : montante transitado para o ano n</p> <p>3.3 Tráfego : montantes transitados para o ano n</p> <p>3.4 Partilha dos riscos de tráfego : receitas adic. transitadas para o ano n</p> <p>3.5 Partilha dos riscos de tráfego : perda de receitas transitada para o ano n</p> <p>3.6 Custos isentos da partilha de custos : montantes transitados para o ano n</p> <p>3.7 Prémio ou sanção pelo desempenho</p> <p>3.8 Exc.(-) ou déf.(+) de recuperações ⁽²⁾ : montantes transitados para o ano n</p> <p>3.9 Total para o cálculo da taxa unitária do ano n</p> <p>3.10 Partilha de riscos de tráfego :receitas adic. do ano n a transportar</p> <p>3.11 Partilha de riscos de tráfego : perda de receitas do ano n a transportar</p> <p>3.12 Exced./déf. de recuperações das variações de tráfego do ano n a transportar</p> <p>Parâmetros para a partilha dos riscos ligados ao tráfego</p> <p>3.13 % receitas adicionais devolvidas aos utilizadores no ano n+2</p> <p>3.14 % receitas perdidas suportadas pelos utilizadores do espaço aéreo</p> <p>4. Custos não sujeitos à partilha dos riscos ligados ao tráfego</p> <p>4.1 Custos determinados em termos nominais - excl. VFR (Quadro 1)</p> <p>4.2 Ajustamento à inflação : montante transitado para o ano n</p> <p>4.3 Tráfego : montantes transitados para o ano n</p> <p>4.4 Custos isentos da partilha de custos : montantes transitados para o ano n</p> <p>4.5 Custos de reestruturação : montantes transitados para o ano n</p> <p>4.6 Exced.(-) ou déf.(+) de recuperações ⁽²⁾ : montantes transitados para o ano n</p> <p>4.7 Total para o cálculo da taxa unitária do ano n</p> <p>4.8 Exc./déf. de recuperações das variações de tráfego do ano n a transportar</p> <p>5. Outras receitas – taxa unitária aplicada (na moeda nacional)</p> <p>5.1 Total outras receitas</p> <p>5.3 das quais programas de assistência da União</p> <p>5.4 das quais financiamento público nacional</p> <p>5.5 Atividades comerciais</p> <p>5.6 Outras receitas</p> <p>5.7 Total geral para o cálculo da taxa unitária do ano n</p> <p>5.8 Taxa unitária do ano n (na moeda nacional)</p> <p>5.9 Componente Prest. Serv. Nav. Aérea (ANSP) da taxa unitária</p> <p>5.10 Componente MET da taxa unitária</p> <p>5.11 Componente ASN (Autoridade Superv. Nac.)/Estado da taxa unitária</p> <p>5.12 Taxa unitária do ano n que se teria aplicado sem outras receitas</p>						

Custos, receitas e outros montantes em '000 euros - Unidades de serviço em '000

⁽¹⁾ Impacto acumulado das diferenças anuais entre a inflação real e prevista – ajustamento dos custos determinados totais

⁽²⁾ Excedentes/défices de recuperações suportados até ao ano de entrada em vigor do método dos custos determinados

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Além disso, os Estados-Membros em causa devem recolher e fornecer, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Descrição e fundamentos para o estabelecimento das diferentes zonas tarifárias, em particular no que se refere às zonas tarifárias terminais e às potenciais subvenções cruzadas entre aeroportos;
 - b) Descrição da política de isenções e descrição dos meios de financiamento para cobertura dos custos relacionados;
 - c) Descrição das outras receitas, caso existam, repartidas pelas diferentes categorias indicadas no artigo 2.º, n.º 10;
 - d) Descrição e explicação dos incentivos aplicados aos utilizadores dos serviços de navegação aérea ao abrigo do artigo 15.º;
 - e) Descrição e explicação da modulação das taxas de navegação aérea aplicadas ao abrigo do artigo 16.º.
-

ANEXO VII

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**1. QUADRO DE DECLARAÇÃO**

Os Estados-Membros devem preencher o quadro de declaração do presente anexo para cada zona tarifária sob a sua responsabilidade e para cada ano do período de referência.

Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N-4								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N-3								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N-2								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N-1								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano N+1								
Partilha dos riscos lig tráfego – perdas Ano +2								
Total ajustamento das perdas - partilha dos riscos ligados ao tráfego								
Custos isentos da partilha de custos Ano N-5								
Custos isentos da partilha de custos Ano N-4								
Custos isentos da partilha de custos Ano N-3								
Custos isentos da partilha de custos Ano N-2								
Custos isentos da partilha de custos Ano N-1								
Total dos custos isentos da partilha de custos								
Exced./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2005								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2006								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2007								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2008								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2009								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2010								
Exc./défi. de recuperações antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2011								
Exc./défi. de recup. antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2012 (apenas taxas de nav, serv, terminais)								
Exc./défi. de recup. antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2012 (apenas taxas de nav, serv, terminais)								
Exc./défi. de recup. antes da introd. do mét. dos custos determinados Ano 2012 (apenas taxas de nav, serv, terminais)								
Total dos montantes transitados								

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Além disso, os Estados-Membros devem fornecer, pelo menos, as seguintes informações:

- a) Repartição dos custos dos projetos comuns por projeto;
 - b) Descrição dos montantes resultantes de fatores de custos incontrolláveis, por natureza e por fator, incluindo a justificação e as alterações dos pressupostos subjacentes;
 - c) Descrição dos excedentes ou défices de recuperações transitados, suportados pelos Estados-Membros até ao ano de 2011 para as taxas de rota e até ao ano de 2014 para as taxas dos serviços terminais;
 - d) Descrição dos montantes transitados resultantes do mecanismo de partilha dos riscos ligados ao tráfego, em conformidade com o artigo 13.º;
 - e) Descrição dos montantes transitados resultantes do mecanismo de partilha de custos, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2.
-

Preço das assinaturas 2013 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 420 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	910 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

