

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 decolagem 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.

Quadro 3 – Informações complementares

Nome da zona tarifária						Período de referência : N - N+4				
PARTE A: Informações complementares sobre os custos										
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
	Custos determinados (plano de desempenho)					Custos reais				
Custos Eurocontrol										
1.1										
1.2										
Custo dos projetos comuns										
2.1										
2.2										
2.3										
2.3										
Custos isentos das disposições sobre partilha de custos - Artigo 14.º, n.º 2, b) (por natureza)										
3.1										
3.2										
3.3										
3.4										
3.5										
3.6										
Custos isentos das disposições sobre partilha de custos - Artigo 14.º, n.º 2, b) (por fator/elemento)										
3.7										
3.8										
3.9										
3.10										
3.11										
3.12										
Custos de reestruturação, se autorizados em conformidade com o art. 7.º, n.º 4										
Custos planeados (análise previsional)						Custos reais (para informação)				
4.1										
PARTE B: Informações complementares sobre ajustamentos										
	Montantes	Total mont. transitados	Antes do PR	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Após o PR	
Ajustamento à inflação Ano N-2										
Ajustamento à inflação Ano N-1										
Ajustamento à inflação Ano N										
Ajustamento à inflação Ano N+1										
Ajustamento à inflação Ano N+2										
Ajustamento à inflação Ano N+3										
Ajustamento à inflação Ano N+4										
Total ajustamento à inflação										
Balanço variações do tráfego Ano N-2										
Balanço variações do tráfego Ano N-1										
Balanço variações do tráfego Ano N										
Balanço variações do tráfego Ano N+1										
Balanço variações do tráfego Ano N+2										
Balanço variações do tráfego Ano N+3										
Balanço variações do tráfego Ano N+4										
Total ajustamento tráfego										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N-2										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N-1										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N+1										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N+2										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N+3										
Partilha dos riscos lig. tráfego - receitas ano N+4										
Total ajustamento das receitas -partilha dos riscos ligados ao tráfego										

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.
-