



2024/2803

11.11.2024

REGULAMENTO (UE) 2024/2803 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de outubro de 2024

relativo à realização do Céu Único Europeu

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ e o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ foram alterados de modo substancial. Atendendo à necessidade de introduzir novas alterações, é conveniente, por razões de clareza, proceder à reformulação desses regulamentos.
- (2) A aprovação pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho do primeiro pacote da legislação sobre o Céu Único Europeu, a saber, o Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, permitiu criar uma base jurídica sólida para um sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM, do inglês *air traffic management*) uniforme, interoperável e seguro. A adoção do segundo pacote, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾, reforçou ainda mais a iniciativa «Céu Único Europeu», mediante a introdução dos conceitos de «sistema de desempenho» e de «Gestor da Rede», de modo a otimizar o desempenho do sistema europeu de ATM. O Regulamento (CE) n.º 552/2004 foi revogado pelo Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾, uma vez que as regras necessárias à interoperabilidade dos sistemas, componentes e procedimentos ATM foram incorporadas no Regulamento (UE) 2018/1139.

⁽¹⁾ Parecer de 2 de dezembro de 2020 (JO C 56 de 16.2.2021, p. 53).

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 12 de março de 2014 (JO C 378 de 9.11.2017, p. 546) e posição do Conselho em primeira leitura de 26 de setembro de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de 22 de outubro de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ 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») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (regulamento relativo à interoperabilidade) (JO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

⁽⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (JO L 300 de 14.11.2009, p. 34).

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- (3) A fim de ter em conta as alterações introduzidas no Regulamento (UE) 2018/1139, é necessário alinhar o presente regulamento com o Regulamento (UE) 2018/1139 e alterar este último.
- (4) As regras pormenorizadas sobre a utilização do espaço aéreo, as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e as regras e os procedimentos para a concessão de estruturas de espaço aéreo são reguladas pelo Regulamento (UE) 2018/1139, ao passo que a classificação do espaço aéreo deverá ser regida pelo presente regulamento.
- (5) Nos termos do artigo 1.º da Convenção sobre a aviação civil internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 (a «Convenção de Chicago»), os Estados contratantes reconhecem que «cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território». É no quadro dessa soberania que os Estados-Membros da União, sob reserva do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo.
- (6) O presente regulamento não deverá afetar os direitos e responsabilidades dos Estados-Membros ao abrigo da Convenção de Chicago.
- (7) A execução da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficiente que permita o funcionamento seguro, regular e sustentável dos serviços de transporte aéreo, otimizando a utilização do espaço aéreo e das capacidades, contribuindo para a sustentabilidade da aviação e facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.
- (8) A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea (ANS, do inglês *air navigation services*) no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o fator humano. Os Estados-Membros deverão, consequentemente, respeitar os chamados princípios da «cultura justa». Os pareceres e as recomendações do grupo de peritos da Comissão «Dimensão humana» do Céu Único Europeu, criado pela Decisão (UE) 2023/2109 da Comissão⁽⁹⁾ deverão ser considerados e tidos em conta.
- (9) As melhorias no desempenho ambiental e climático da gestão do tráfego aéreo contribuem também para a consecução dos objetivos previstos no Acordo de Paris, no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁰⁾, nas conclusões do Conselho sobre a estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão e na Agenda Digital para a Europa, nomeadamente através da redução das emissões da aviação.
- (10) Uma utilização mais eficiente do espaço aéreo, permitindo mais opções em termos de trajetórias de voo otimizadas, conduziria a uma maior eficiência energética e a uma redução das emissões. Deverão também ser tidos em conta vários elementos climáticos e ambientais aquando da otimização das trajetórias de voo e dos perfis de voo, a fim de reduzir as emissões e os poluentes atmosféricos. Deverá ser desenvolvida uma metodologia sobre a forma de ter em conta esses vários elementos e as suas interdependências, em especial aquando da concessão de indicadores de desempenho.
- (11) O espaço aéreo é um recurso comum para todas as categorias de utilizadores que deverá ser utilizado de forma flexível por todos eles, garantindo um tratamento justo e transparente e tendo simultaneamente em conta as necessidades de segurança e defesa dos Estados-Membros, bem como os compromissos por estes assumidos em organizações internacionais.
- (12) Em 2004, os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu⁽¹¹⁾, que reiteraram. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão nomeadamente reforçar a cooperação civil e militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspetos da gestão do tráfego aéreo.
- (13) As decisões que afetam o conteúdo, o alcance ou as condições de realização das operações e dos treinos militares não são da competência da União, em conformidade com o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

⁽⁹⁾ Decisão (UE) 2023/2109 da Comissão, de 10 de outubro de 2023, que cria um grupo de peritos da Comissão sobre a dimensão humana do céu único europeu e que revoga a Decisão C(2017) 7518 (JO L, 2023/2109, 12.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

⁽¹⁰⁾ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

⁽¹¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

- (14) O artigo 9.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 previu o estabelecimento, pelos Estados-Membros, de blocos funcionais de espaço aéreo com vista a reforçar a cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea, a fim de melhorar o desempenho e criar sinergias, e regulamentou esses blocos de espaço aéreo. Os Estados-Membros podem manter a cooperação e a coordenação no âmbito desses blocos de espaço aéreo anteriormente estabelecidos, com vista a melhorar o desempenho da rede de gestão do tráfego aéreo no âmbito do Céu Único Europeu, nomeadamente através da apresentação de planos de desempenho comuns, desde que tal não prejudique a aplicação eficiente do presente regulamento.
- (15) Os Estados-Membros deverão designar uma autoridade supervisora nacional a fim de assumir as funções que lhe são atribuídas pelo presente regulamento. Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços em toda a Europa, deverá garantir-se às autoridades supervisoras nacionais independência e recursos suficientes. Nomeadamente, o financiamento das autoridades supervisoras nacionais deverá garantir a sua independência e permitir-lhes operar em conformidade com os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade. Tal não deverá impedir a autoridade supervisora nacional de se associar a outra autoridade reguladora, como uma autoridade nacional competente ou uma autoridade nacional da concorrência, desde que a autoridade associada preencha os requisitos de independência e que as decisões relacionadas com as funções conferidas à autoridade supervisora nacional ao abrigo do presente regulamento sejam tomadas independentemente de outras funções conferidas à autoridade conjunta.
- (16) Procedimentos adequados de nomeação do pessoal das autoridades supervisoras nacionais deverão contribuir para assegurar a independência dessas autoridades. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deverá atuar de forma independente, evitando, nomeadamente, conflitos de interesse entre a prestação de serviços de navegação aérea e a execução das suas funções. As regras relativas aos conflitos de interesses aplicáveis ao pessoal e às pessoas que tomam decisões no exercício dos poderes definidos no presente regulamento deverão também prevenir eventuais conflitos de interesses decorrentes da sua afetação ativa a uma autoridade supervisora nacional no quadro de um novo cargo a assumir numa entidade regulamentada para o período imediatamente subsequente ao termo da sua afetação a essa autoridade supervisora nacional.
- (17) Com vista a assegurar a correta aplicação do presente regulamento, deverão ser criados procedimentos para assegurar a cooperação e o intercâmbio de informações entre a autoridade supervisora nacional e a autoridade nacional competente.
- (18) Os requisitos para a concessão de uma certificação relativa à solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro e propriedade e estrutura organizativa estão fortemente relacionados com os requisitos de segurança relativos à prestação de serviços e à supervisão operacional e técnica a realizar por uma autoridade nacional competente. No que diz respeito às atividades de certificação, de supervisão e de execução relacionadas com os requisitos em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa enumerados no anexo VIII, ponto 7, do Regulamento (UE) 2018/1139, os Estados-Membros deverão organizar os seus processos administrativos em conformidade com as respetivas disposições nacionais, a fim de assegurar a execução adequada e eficiente das funções das autoridades nacionais competentes e das autoridades supervisoras nacionais.
- (19) As autoridades supervisoras nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na realização do Céu Único Europeu, motivo pelo qual deverão cooperar entre si a fim de possibilitar o intercâmbio de informações sobre a sua atividade e sobre os seus princípios em matéria de tomada de decisões, sobre as melhores práticas e procedimentos, bem como no que diz respeito à aplicação do presente regulamento e de aprofundar uma abordagem conjunta, incluindo através do reforço da cooperação a nível regional. Esta cooperação deverá ter lugar regularmente no contexto do Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais.
- (20) A cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea é um instrumento importante para melhorar o desempenho global do sistema ATM europeu, devendo ser encorajada.
- (21) Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão poder prestar serviços na União em condições não discriminatórias se forem titulares de um certificado ou de uma declaração nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (22) Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, e sujeito às condições nele estabelecidas, os Estados-Membros deverão poder permitir que as forças armadas prestem, sem certificação, os serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139 sob a sua responsabilidade, sempre que as forças armadas os prestem principalmente a movimentos de aeronaves que não o tráfego aéreo geral. Nesses casos, o Estado-Membro em causa deverá informar a Comissão e os outros Estados-Membros da sua decisão.
- (23) O presente regulamento não exige a certificação dos sinais fornecidos pelos sistemas globais de navegação por satélite (GNSS).

- (24) Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.
- (25) Os serviços de tráfego aéreo deverão ser prestados em regime de exclusividade. Os prestadores desses serviços deverão ser objeto de designação e de requisitos de interesse público. A esse respeito, importa ter em conta que a prestação de serviços de tráfego aéreo que estejam relacionados com o exercício de prerrogativas de poder público, e que não sejam de natureza económica, não está sujeita à aplicação das regras do Tratado em matéria de concorrência.
- (26) O processo de designação deverá ter em conta a necessidade de continuidade do serviço e os planos de investimento a longo prazo por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Não obstante o que precede, o contexto em rápida evolução da navegação aérea exige que a monitorização dos direitos e obrigações dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados seja efetuado de modo a garantir que esses direitos e obrigações continuam a ser plenamente aplicáveis e que essas obrigações são cumpridas. Sempre que os Estados-Membros considerem necessário lançar um novo processo de designação no contexto do seu acompanhamento, deverão poder designar o mesmo prestador de serviços de tráfego aéreo, em conformidade com o direito nacional.
- (27) Os Estados-Membros deverão assegurar que a designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo não é impedida pela legislação nacional com base, nomeadamente, no facto de o prestador de serviços em causa ter o seu estabelecimento principal noutro Estado-Membro ou de ser propriedade de nacionais desse Estado-Membro, nos casos em que a aplicação dessa legislação nacional implique uma restrição injustificada à liberdade de prestação de serviços ou à liberdade de estabelecimento, que deverá ser apreciada caso a caso à luz de todas as circunstâncias relevantes.
- (28) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem adquirir serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS, do inglês *communication, navigation and surveillance*), serviços de informação aeronáutica (AIS, do inglês *aeronautical information services*), serviços de dados de tráfego aéreo (ADS, do inglês *air traffic data services*) ou serviços meteorológicos (MET) nos casos em que os Estados-Membros não tenham designado um prestador de MET, em condições de mercado ou ao abrigo de outras formas de acordos em que a Diretiva 2014/24/UE ⁽¹²⁾ e a Diretiva 2014/25/UE ⁽¹³⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho não sejam aplicáveis, tendo em conta situações específicas como a falta de soluções disponíveis no mercado e considerações de interesse público. Os Estados-Membros podem autorizar os operadores aeroportuários ou um grupo de operadores aeroportuários a adjudicar serviços de tráfego aéreo para controlo de aeródromo ou serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aproximação, em condições de mercado.
- (29) Aquando da aquisição de serviços de tráfego aéreo para controlo de aeródromo e de aproximação, estes não deverão estar sujeitos à fixação de objetivos de desempenho prevista no presente regulamento. Os prestadores de serviços deverão, no entanto, facultar dados sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea. Sempre que sejam adjudicados serviços de tráfego aéreo para controlo de aeródromo e controlo de aproximação, os requisitos técnicos constantes do caderno de encargos deverão incluir requisitos relativos à qualidade do serviço.
- (30) Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão manter contas separadas para cada serviço de navegação aérea como seriam obrigados a fazer caso esses serviços fossem realizados por empresas distintas a fim de evitar a discriminação, as subvenções cruzadas e a distorção da concorrência.
- (31) Se for caso disso, a aquisição de serviços de navegação aérea deverá ser realizada em conformidade com a Diretiva 2014/24/UE e a Diretiva 2014/25/UE e dos princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência, bem como das disposições aplicáveis do Tratado, nomeadamente as regras do Tratado relativas à livre prestação de serviços e à liberdade de estabelecimento. Os procedimentos de concurso para a aquisição dos serviços deverão ser concebidos de modo a permitir a participação efetiva de prestadores concorrentes nesses procedimentos, nomeadamente através de uma reabertura regular do concurso.
- (32) A gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas exige a disponibilidade de serviços de informação comum (CIS, do inglês *common information services*). Quando os CIS são fornecidos por um único prestador de CIS designado pelo Estado-Membro em relação a um espaço aéreo «U» específico, os preços desses serviços deverão ser regulados de modo a conter os custos dessa gestão do tráfego. Os preços dos CIS deverão, por conseguinte, basear-se nos custos e numa margem de lucro razoável sobre os lucros, devendo ser sujeitos à aprovação das autoridades supervisoras nacionais. Se os CIS não forem prestados por um único prestador de CIS, os CIS individuais deverão ser prestados gratuitamente. A fim de permitir a prestação do serviço, deverá ser concedido o acesso dos prestadores de CIS aos dados operacionais pertinentes, em condições justas, razoáveis e não discriminatórias.

⁽¹²⁾ Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

⁽¹³⁾ Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (33) A disponibilidade de dados operacionais pertinentes relativos ao tráfego aéreo geral é essencial para permitir a prestação flexível de serviços de dados de tráfego aéreo, ao nível transfronteiriço e à escala da União. Por conseguinte, esses dados deverão ser disponibilizados às partes interessadas pertinentes, incluindo às entidades com um interesse comprovado em considerar a prestação de serviços de navegação aérea, em condições justas, razoáveis e não discriminatórias. A exatidão das informações relativas ao estado do espaço aéreo e a situações específicas de tráfego aéreo, assim como a sua distribuição atempada aos controladores civis e militares, tem um impacto direto na segurança e eficiência das operações, incluindo a eficiência ambiental dos voos. O acesso em tempo útil a informações atualizadas sobre o estado do espaço aéreo é essencial para todos aqueles que pretendem tirar partido das estruturas do espaço aéreo disponibilizadas aquando da elaboração ou alteração dos seus planos de voo.
- (34) O sistema de desempenho e o regime de tarifação não deverão aplicar-se aos serviços de navegação aérea de terminal prestados em aeroportos com menos de 80 000 movimentos de transporte aéreo por ano realizados com recurso às regras de voo por instrumentos (IFR, do inglês *instrument flight rules*). A fixação de objetivos de desempenho para esses serviços teria pouco valor acrescentado, uma vez que, na maioria dos casos, esses objetivos se aproximariam do zero. Além disso, submeter esses serviços ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação estabelecidos pelo presente regulamento originaria encargos administrativos e financeiros desproporcionados relativamente aos benefícios esperados em termos de melhoria de desempenho e de qualidade do serviço. No entanto, os Estados-Membros podem decidir sujeitar esses serviços de navegação aérea de terminal ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação.
- (35) As forças armadas que prestam serviços de navegação aérea principalmente a movimentos de aeronaves que não se enquadrem no tráfego aéreo geral, incluindo o seu financiamento, não deverão estar sujeitas ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação estabelecidos pelo presente regulamento. Por conseguinte, os custos dos seus serviços não deverão ser considerados custos determinados nos termos do presente regulamento. No entanto, os Estados-Membros podem decidir aplicar esse sistema e esse regime às forças armadas que prestam tais serviços. O sistema de desempenho e o regime de tarifação deverão aplicar-se às forças armadas que prestam serviços de navegação aérea principalmente ao tráfego aéreo geral.
- (36) O sistema de desempenho e o regime de tarifação deverão assegurar o funcionamento eficiente, sustentável e contínuo do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo e destinam-se também a permitir a prestação de serviços de navegação aérea, em condições que não sejam as condições de mercado, mais eficiente em termos de custos e a promover uma melhor qualidade dos serviços prestados. Para o efeito, deverão incluir incentivos pertinentes e adequados. Tendo em conta este objetivo, o sistema de desempenho não deverá abranger os serviços prestados em condições de mercado. O sistema de desempenho deverá abranger todos os serviços de navegação aérea prestados por um prestador de serviços de tráfego aéreo designado ou por este adquiridos a outros prestadores de serviços, inclusive quando esse prestador presta serviços de navegação aérea e serviços de tráfego aéreo.
- (37) Os Estados-Membros podem elaborar planos de desempenho conjuntos para os serviços de navegação aérea — que abrangam, pelo menos, a duração do período de referência —, com o objetivo de elevar o desempenho da gestão do tráfego aéreo a um nível superior ao que seria alcançável por um Estado-Membro atuando isoladamente. Os Estados-Membros deverão incluir nesses planos conjuntos pelo menos um objetivo comum e iniciativas em matéria de cooperação transfronteiriça, tendo simultaneamente em conta o valor acrescentado da definição de outros objetivos conjuntos, da contratação conjunta e do estabelecimento de uma governação conjunta.
- (38) Ao adotar atos de execução para estabelecer regimes de incentivos, a Comissão deverá definir a aplicabilidade desses regimes a situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea ultrapassam ou não cumpram os objetivos de desempenho vinculativos pertinentes para os serviços de navegação aérea durante o período de referência. Sem prejuízo das medidas a aplicar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo para atenuar o impacto de tais eventos, os critérios de aplicabilidade deverão ter devidamente em conta acontecimentos imprevisíveis e significativos fora do controlo do prestador de serviços de tráfego aéreo. A fim de promover uma melhor qualidade de serviço, o sistema de desempenho e o regime de tarifação devem incluir incentivos relevantes e apropriados. Os incentivos financeiros devem ser estabelecidos com vista a encorajar um melhor desempenho dos serviços de navegação aérea de forma equilibrada, recompensando ou penalizando o desempenho real em relação aos objetivos de desempenho obrigatórios.
- (39) As receitas provenientes de encargos impostos aos utilizadores do espaço aéreo poderão resultar em excedentes ou perdas financeiros para os prestadores de serviços de navegação aérea devido à aplicação dos regimes de incentivos e dos mecanismos de partilha de riscos.
- (40) Deverá ser criado um conselho de análise do desempenho (PRB, do inglês *Performance Review Board*) para aconselhar e assistir a Comissão na aplicação do sistema de desempenho e do regime de tarifação. O PRB deverá ser criado de forma a garantir que as suas funções são desempenhadas com os necessários conhecimentos especializados e independência em relação a interesses públicos ou privados, e que conta com recursos específicos. O PRB deverá substituir e suceder ao Organismo de Análise do Desempenho criado nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

- (41) O PRB deverá ser apoiado por um secretariado assegurado pela Comissão. Para efeitos de preparação do conteúdo e das orientações dos pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação do PRB, o secretariado deverá atuar sem aceitar quaisquer diretrizes, exceto as do próprio PRB, de modo que este possa desempenhar o seu papel consultivo e a assegurar a sua independência. A principal função do secretariado deverá consistir em contribuir para a execução independente das funções do PRB.
- (42) O pessoal do secretariado está sujeito às regras em matéria de sigilo profissional e de conflito de interesses estabelecidas no Estatuto dos Funcionários da União Europeia e pelo Regime Aplicável aos Outros Agentes da União Europeia, constante do Regulamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 do Conselho⁽¹⁴⁾, o que garante a sua independência. O processo de seleção e os critérios de elegibilidade deverão ser especificados num ato de execução, que não deverá incluir a nomeação de membros específicos do PRB nem sujeitar de nenhum modo essa nomeação à aprovação dos Estados-Membros.
- (43) Tendo em conta os elementos de rede e transfronteiriços inerentes à prestação de serviços de navegação aérea, o desempenho de rota deverá ser avaliado em função de objetivos de desempenho a nível da União.
- (44) Os objetivos nacionais para a prestação de serviços de navegação aérea de terminal deverão impulsionar melhorias no desempenho desses serviços ao longo do tempo e permitir uma abordagem porta a porta para a regulamentação dos serviços de navegação aérea.
- (45) Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais e a Comissão deverão ter funções claramente definidas no sistema de desempenho e no regime de tarifação, em especial no que diz respeito à elaboração dos planos de desempenho, à aprovação desses planos e ao acompanhamento do desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea.
- (46) O domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente deverá ter em conta o impacto climático e ambiental da aviação que pode ser influenciado pelos prestadores de serviços de navegação aérea, em especial as emissões de CO₂. Os planos de desempenho deverão conter, para cada período de referência, objetivos de desempenho de rota coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho do clima e do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, bem como objetivos de desempenho dos terminais nos domínios essenciais de desempenho da capacidade e da relação custo-eficiência. À data da adoção do presente regulamento, os dados disponíveis não permitem a fixação, no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente, de indicadores essenciais de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal que sejam válidos, fiáveis, mensuráveis e que permitam medir os impactos nessa área que possam ser diretamente influenciados pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Por conseguinte, os Estados-Membros só deverão ser obrigados a incluir nos planos de desempenho objetivos vinculativos para os serviços de navegação aérea de terminal no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente depois de a Comissão ter podido fixar, num ato de execução, os indicadores essenciais de desempenho que cumpram essas condições. A fixação de objetivos de desempenho vinculativos para os serviços de navegação aérea de terminal incluídos no plano de desempenho deverá ter em conta as circunstâncias locais, em especial os requisitos da política ambiental local.
- (47) O desempenho das funções de rede deverá estar sujeito a critérios que lhes sejam específicos, tendo em conta a natureza específica dessas funções. Essas funções de rede deverão ser sujeitas a objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho do clima e do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.
- (48) O regime de tarifação estabelecido pelo presente regulamento deverá ser coerente, entre outros, com o artigo 15.º da Convenção de Chicago. Esse regime não deverá prejudicar a possibilidade de os Estados-Membros financiarem a prestação de serviços de navegação aérea coberta pelo presente regulamento através de fundos públicos, na medida em que esteja em conformidade com as regras do Tratado em matéria de concorrência, se for caso disso.
- (49) O regime de tarifação deverá basear-se no princípio de que os utilizadores do espaço aéreo devem suportar os custos incorridos com os serviços e as funções executadas em seu benefício que não estejam abrangidos de outro modo. Os custos incorridos com a prestação de serviços de navegação aérea pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros, incluindo as autoridades nacionais competentes e as autoridades supervisoras nacionais, bem como o EUROCONTROL e o Gestor da Rede poderão ser incluídos nos custos determinados elegíveis a cobrar aos utilizadores do espaço aéreo. As taxas deverão incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a redução do impacto ambiental da aviação.

⁽¹⁴⁾ Regulamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 do Conselho, de 29 de fevereiro de 1968, que fixa o Estatuto dos Funcionários das Comunidades Europeias assim como o Regime aplicável aos outros agentes destas Comunidades, e institui medidas especiais temporariamente aplicáveis aos funcionários da Comissão (Estatuto dos Funcionários) (JO L 56 de 4.3.1968, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

- (50) Os custos determinados decorrentes da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea do EUROCONTROL, de 13 de dezembro de 1960, com a última redação que lhe foi dada, poderão ser incluídos nos custos determinados, uma vez que todas as atividades abrangidas por essa convenção no momento da adoção do presente regulamento são consideradas como relacionadas com os serviços de navegação aérea.
- (51) A Comissão deverá realizar um estudo de viabilidade sobre o impacto da modulação das taxas no tráfego aéreo, na prestação de serviços, nos custos administrativos e nas partes interessadas, bem como sobre o contributo dessa modulação para a realização dos objetivos do Céu Único Europeu. Com base nesse estudo a Comissão deverá determinar se deve adotar um ato de execução a fim de assegurar a aplicação uniforme da modulação das taxas para incentivar os utilizadores do espaço aéreo a apoiarem melhorias no desempenho climático e ambiental, em especial através da utilização da rota disponível mais eficiente em termos de consumo de combustível e do aumento da utilização de tecnologias de propulsão alternativas limpas, incluindo combustíveis alternativos sustentáveis, mantendo simultaneamente um nível ótimo de segurança. Mesmo que a Comissão não adote esse ato de execução, os Estados-Membros deverão ter o direito de modular as taxas para incentivar os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os utilizadores do espaço aéreo a apoiarem melhorias na qualidade dos serviços, tais como o aumento da capacidade, a redução dos atrasos e o desenvolvimento sustentável.
- (52) Em caso de crise na rede, como um conflito geopolítico, uma crise sanitária ou uma catástrofe natural, que impeça a emissão de previsões fiáveis de tráfego, a Comissão deverá poder adotar disposições transitórias, incluindo uma suspensão temporária ou a adaptação do sistema de desempenho até que a crise da rede termine e estejam disponíveis novas previsões fiáveis.
- (53) Sem prejuízo do procedimento previsto no artigo 258.º do TFUE, a Comissão deverá analisar o cumprimento do presente regulamento pelos Estados-Membros. Ao proceder a essa avaliação, a Comissão deverá avaliar se os Estados-Membros asseguram o cumprimento pelos prestadores de serviços de navegação aérea das obrigações que lhes incumbem.
- (54) Deverá prever-se a transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea, como meio de evitar subvenções cruzadas e subseqüentes distorções.
- (55) As funções da rede de ATM deverão contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e apoiar a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União. Deverão conduzir a uma utilização sustentável, eficiente e ecológica do espaço aéreo e de recursos escassos, refletir as necessidades operacionais na implantação da infraestrutura da rede ATM europeia e prestar apoio em caso de crises de rede.
- (56) Uma série de funções de rede, como a gestão do fluxo de tráfego aéreo, têm de ser coordenadas centralmente por um único organismo em apoio das medidas tomadas pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas operacionais pertinentes. Por conseguinte, o Gestor da Rede deverá ser incumbido de uma série de tarefas que contribuem para a execução destas funções e a sua atividade deverá envolver todas as partes interessadas operacionais em causa. As funções específicas do Gestor da Rede deverão ser definidas no presente regulamento. O Gestor da Rede deverá ser nomeado pela Comissão.
- (57) Em 2011 e em 2019, a Comissão nomeou o EUROCONTROL como Gestor da Rede. A fim de assegurar a continuidade das atividades no desempenho das funções da rede ATM, esse mandato poderá ser renovado nas condições estabelecidas no presente regulamento.
- (58) Caso o Gestor da Rede esteja inserido numa outra entidade, deverá haver uma separação funcional e hierárquica dessa entidade, bem como uma separação contabilística.
- (59) As partes interessadas operacionais, que têm de executar funções de rede a nível local e operacional, e os Estados-Membros, deverão ser plenamente envolvidos na execução dessas funções e no processo de tomada de decisões. Por conseguinte, o Gestor da Rede deverá tomar medidas através de um processo decisório cooperativo baseado, nomeadamente, na consulta das partes interessadas operacionais e dos Estados-Membros, bem como em estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações. Num tal processo decisório cooperativo, as partes deverão atuar, na medida do possível, no sentido de melhorar o funcionamento e o desempenho da rede, inclusive no que respeita à consecução dos objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho em matéria de clima e ambiente, devendo prevalecer os interesses da rede, sem prejuízo das necessidades de segurança e defesa, devendo esse processo decisório cooperativo permitir que as questões sejam resolvidas e que seja encontrado um consenso sempre que possível. No contexto do processo decisório cooperativo para a execução das funções de rede, os Estados-Membros deverão assegurar uma coordenação adequada a nível nacional com as partes interessadas operacionais civis e militares. Além disso, a fim de assegurar a governação adequada no que respeita à execução das funções de rede, deverá ser criado um Conselho de Administração da Rede que assegure uma representação adequada dos interesses de todos os intervenientes envolvidos na execução dessas funções, em especial

das partes interessadas operacionais. Sem prejuízo da consulta do Conselho de Administração da Rede sobre decisões regulamentares ou estratégicas, como a aprovação do plano estratégico da rede, as medidas adotadas através do processo decisório cooperativo e pelo Conselho de Administração da Rede deverão ser de natureza operacional ou técnica, assegurando o funcionamento quotidiano da rede em conformidade com os objetivos do presente regulamento.

- (60) Para reforçar a ênfase dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no cliente, as partes interessadas pertinentes devem ser consultadas sobre as principais decisões operacionais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo.
- (61) A disponibilização de informação aeronáutica completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na simplificação do acesso ao espaço aéreo da União e às possibilidades de circular neste último. Por conseguinte, o acesso a esses dados deverá ser facilitado através de uma infraestrutura de informação adequada.
- (62) A utilização segura e eficaz do espaço aéreo apenas pode ser conseguida através de uma estreita cooperação entre os seus utilizadores civis e militares, essencialmente com base no conceito de uso flexível do espaço aéreo e na coordenação civil-militar efetiva estabelecida pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Para assegurar a aplicação uniforme deste conceito, a Comissão deverá ser habilitada a adotar atos de execução, dentro dos limites da política comum dos transportes e sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros sobre os respetivos espaços aéreos.
- (63) O projeto de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) destina-se a permitir um desenvolvimento seguro, eficiente e sustentável do ponto de vista ambiental do transporte aéreo através da modernização do sistema ATM europeu e mundial. A fim de contribuir para a sua plena eficácia, deve ser assegurada uma coordenação adequada entre as fases do projeto. O Plano Diretor Europeu ATM deve resultar da fase de definição do SESAR e contribuir para a realização dos objetivos de desempenho a nível da União. Para o período de 2022-2027, a Comissão Europeia e a Parceria para a Implantação e as Infraestruturas SESAR (SDIP) — um consórcio composto por 20 grandes utilizadores do espaço aéreo europeu, prestadores de serviços de navegação aérea e operadores aeroportuários, e o EUROCONTROL enquanto Gestor da Rede — assinaram um acordo-quadro de parceria a longo prazo, para que o SDIP possa desempenhar funções relacionadas com a execução atempada e sincronizada de projetos comuns [Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão⁽¹⁵⁾] e com o seu acompanhamento, coordenando e apoiando as partes interessadas em causa.
- (64) O conceito de projetos comuns deverá visar a execução, de uma forma atempada, coordenada e sincronizada, das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que possuam um impacto que afete toda a rede e que tenham atingido a maturidade suficiente para a execução. Os projetos comuns deverão, em especial, promover e acelerar a adoção de novas tecnologias digitais. A Comissão deverá ser encarregada de proceder a uma análise de custo-benefício a respeito do financiamento da execução dos projetos comuns com vista a acelerar a implantação do projeto SESAR.
- (65) A conformidade com os requisitos aplicáveis aos sistemas e componentes ATM estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 deve assegurar a interoperabilidade desses sistemas e componentes, para benefício do Céu Único Europeu.
- (66) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito ao PRB, à aplicação do sistema de desempenho e do regime de tarifação, inclusive sobre a fixação, à escala da União, de objetivos de desempenho e de valores de base complementares, limiares de alerta, valores desagregados e grupos de referência, à definição de objetivos de desempenho e de critérios e condições para a sua avaliação, à preparação, avaliação, aprovação e revisão dos planos de desempenho, incluindo os planos de desempenho conjuntos, e dos objetivos de desempenho, e à monitorização do desempenho, nomeadamente do desempenho das funções da rede, à repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, à definição de indicadores essenciais de desempenho e de indicadores de monitorização, à metodologia de avaliação, aos regimes de incentivos, às regras relativas à alteração de uma zona de tarifação de terminal, às regras para a prestação de informações sobre custos e encargos, ao teor e estabelecimento das bases de custos das taxas e à determinação das taxas unitárias para os serviços de navegação aérea, aos mecanismos de incentivo e aos mecanismos de partilha de riscos, à modulação das taxas, às regras sobre as modalidades de fornecimento de dados pelas autoridades supervisoras nacionais à Comissão, a um mecanismo para fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto significativo no funcionamento do sistema de desempenho e do regime de tarifação, às regras sobre a execução das funções de rede, à nomeação do Gestor da Rede e aos termos e condições dessa

⁽¹⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2021/116 da Comissão, de 1 de fevereiro de 2021, relativo à criação do Primeiro Projeto Comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo previsto no Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão e revoga o Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão (JO L 36 de 2.2.2021, p. 10).

nomeação, bem como às funções e ao trabalho do Gestor da Rede, ao Conselho de Administração da Rede, ao processo decisório cooperativo e aos mecanismos de governação da rede, aos requisitos relativos à disponibilidade dos dados operacionais, à aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, ao estabelecimento de projetos comuns e aos mecanismos de governação que lhes são aplicáveis, assim como à aplicação da classificação do espaço aéreo da OACI, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁶⁾. Caso o Comité não emita parecer, a Comissão não deverá adotar o projeto de ato de execução.

- (67) As organizações sociais e de profissionais deverão ser respetivamente consultados sobre todas as medidas propostas com implicações sociais, tecnológicas e humanas significativas ou implicações relacionadas com o desempenho. A nível da União, o Comité de Diálogo Setorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão⁽¹⁷⁾ e o grupo de peritos da Comissão «Dimensão humana» do Céu Único Europeu deverão ser igualmente consultados.
- (68) As sanções a prever em caso de violação do disposto no presente regulamento deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afetar a segurança.
- (69) O presente regulamento não deverá impedir a aplicação pelos Estados-Membros das medidas necessárias para salvaguardar interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa. Além disso, não afeta a competência dos Estados-Membros no que se refere à adoção de medidas relativas à organização das suas forças armadas. Essa competência pode levar os Estados-Membros a adotarem medidas destinadas a assegurar que as respetivas forças armadas dispõem de espaço aéreo suficiente para manterem condições de formação e de treino adequadas. Por conseguinte, deverá ser prevista uma cláusula de salvaguarda que permita o exercício dessa competência.
- (70) É oportuno integrar no Regulamento (UE) 2018/1139 os requisitos relacionados com a certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea anteriormente estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 550/2004, a fim de permitir um quadro regulamentar simplificado para a certificação e um processo de certificação único. Em especial, é oportuno dispor que, para serem certificados, os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo e de serviços de navegação aérea (serviços ATM/ANS) deverão demonstrar solidez financeira suficiente e obter uma cobertura por um seguro de responsabilidade civil adequado, cumprir os requisitos aplicáveis em matéria de propriedade e estrutura organizativa e gerir os riscos de segurança. Deverão igualmente ser especificadas as condições que podem ser aplicadas aos certificados emitidos.
- (71) Além disso, os requisitos essenciais aplicáveis aos serviços ATM/ANS e aos controladores de tráfego aéreo devem ser complementados no que diz respeito aos requisitos aplicáveis aos serviços de dados de tráfego aéreo.
- (72) Para efeitos do exercício das suas tarefas de certificação, supervisão e execução em relação aos requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa, a autoridade competente deverá basear-se nas avaliações efetuadas pela autoridade supervisora nacional, a menos que a autoridade nacional competente em causa seja responsável por todas as atividades relacionadas com a certificação.
- (73) Uma vez que os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 são substituídos e revogados pelo presente regulamento, é conveniente atualizar as referências feitas no Regulamento (UE) 2018/1139 aos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004.
- (74) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (UE) 2018/1139, em especial no que diz respeito às condições que podem ser aplicadas aos fornecedores de certificados ATM/ANS e às regras e procedimentos para a avaliação e supervisão, pela autoridade supervisora nacional, da cumprimento por esses fornecedores dos requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (75) Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2018/1139 deverá ser alterado em conformidade.
- (76) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a realização do Céu Único Europeu, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode devido à dimensão transnacional desta ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da

⁽¹⁶⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁷⁾ Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado do Céu Único Europeu de modo a garantir o cumprimento das normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O Céu Único Europeu abrange uma rede pan-europeia coerente, um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado, sistemas de gestão da rede e de gestão do tráfego aéreo baseados na segurança, na eficiência, na interoperabilidade e na modernização tecnológica, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo, dos cidadãos e do ambiente.
2. A aplicação do presente regulamento não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 55.º. O presente regulamento não abrange as operações e treinos militares. Deve ser assegurada a coordenação com as autoridades militares a fim de identificar e abordar os potenciais impactos da aplicação do presente regulamento nas atividades militares.
3. A aplicação do presente regulamento não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»). Nesse contexto, o presente regulamento visa apoiar os Estados-Membros nos domínios a que se aplica, no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que essas disposições sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.
4. O presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da aplicação do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Serviço de controlo de aeródromo», o serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC, do inglês *air traffic control*) prestado ao tráfego de um aeródromo;
- 2) «Serviço de informação aeronáutica» ou «AIS», um serviço estabelecido para uma área de cobertura definida, responsável pelo fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficácia da navegação aérea;
- 3) «Agência», a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, criada pelo Regulamento (UE) 2018/1139;
- 4) «Prestadores de serviços de navegação aérea», as entidades públicas ou privadas que prestam um ou mais serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;
- 5) «Serviços de navegação aérea», ou «ANS», os serviços de tráfego aéreo; serviços de comunicação, navegação ou vigilância (CNS) incluindo serviços que aumentam os sinais emitidos pelos satélites das constelações essenciais do GNSS para efeitos de navegação aérea; serviços meteorológicos para navegação aérea (MET); serviços de informação aeronáutica (AIS); e serviços de dados de tráfego aéreo (ADS);

- 6) «Serviço de controlo de tráfego aéreo», ou «serviço de ATC», um serviço prestado para efeitos de:
 - a) prevenção de colisões:
 - i) entre aeronaves,
 - ii) na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos;
 - b) aceleração e manutenção de um fluxo ordenado do tráfego aéreo;
- 7) «Serviços de dados de tráfego aéreo», ou «ADS», os serviços que consistem na recolha, agregação e integração de dados operacionais provenientes de prestadores de serviços de vigilância, prestadores de MET e de AIS e de funções da rede e de outras entidades relevantes geradoras de dados operacionais, e na prestação de dados tratados para efeitos de controlo de tráfego aéreo e de gestão do tráfego aéreo;
- 8) «Gestão do fluxo de tráfego aéreo», ou «ATFM», uma função estabelecida com o objetivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, abrangendo a trajetória completa através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de ATC e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;
- 9) «Gestão do tráfego aéreo», ou «ATM», o conjunto das funções e serviços aéreos e no solo, nomeadamente serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo, incluindo a conceção dos procedimentos de voo, necessários para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;
- 10) «Serviços de tráfego aéreo», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta e os serviços consultivos do tráfego aéreo, bem como os serviços de ATC, nomeadamente os serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo;
- 11) «Bloco de espaço aéreo», um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas, constituído por uma ou mais estruturas do espaço aéreo, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;
- 12) «Gestão do espaço aéreo», uma função de planeamento e acompanhamento cujo objetivo primordial é otimizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo;
- 13) «Estrutura do espaço aéreo», um volume de espaço aéreo específico definido com vista a assegurar a exploração segura e otimizada das aeronaves;
- 14) «Utilizadores do espaço aéreo», os operadores das aeronaves exploradas em conformidade com as regras do tráfego aéreo geral;
- 15) «Serviço de alerta», um serviço prestado com o objetivo de notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e de prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem;
- 16) «Serviço de controlo de aproximação», um serviço de ATC para os voos controlados que chegam e partem;
- 17) «Serviço de controlo regional», um serviço de ATC para os voos controlados em zonas de controlo;
- 18) «Valor de base», um valor definido para efeitos do estabelecimento dos objetivos de desempenho e estimado utilizando custos reais ou custos unitários reais durante o ano que precede o início do período de referência relevante;
- 19) «Grupo de referência», um grupo de prestadores de serviços de tráfego aéreo com um ambiente operacional e económico semelhante;
- 20) «Valor desagregado», o valor obtido, para um determinado prestador de serviços de tráfego aéreo, desagregando um objetivo de desempenho a nível da União em função do nível de um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo e que serve de referência para avaliar a coerência do objetivo de desempenho fixado no projeto de plano de desempenho com o objetivo de desempenho a nível da União;

- 21) «Certificado», um certificado na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- 22) «Serviço de informação comum», ou «CIS», um serviço que consiste na divulgação de dados estáticos e dinâmicos para permitir a prestação de serviços no espaço U de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas;
- 23) «Espaço aéreo U», uma área geográfica de UAS designada pelos Estados-Membros, na qual as operações de UAS só podem realizar-se com o apoio de serviços no espaço U;
- 24) «Serviço no espaço U», um serviço que assenta em serviços digitais e na automatização de funções concebidas para apoiar o acesso seguro, eficiente e protegido ao espaço aéreo U para um grande número de UAS;
- 25) «Prestador de serviços no espaço U», qualquer pessoa coletiva que preste serviços no espaço U;
- 26) «Serviços de comunicação», os serviços aeronáuticos móveis e fixos para permitir as comunicações terra-terra, ar-terra e ar-ar para fins de ATC;
- 27) «Componentes», os objetos corpóreos, como os equipamentos, e os objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA);
- 28) «Zona de controlo», o espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente até um limite especificado, a partir do solo;
- 29) «Processo decisório cooperativo», um processo em que as decisões são tomadas em interação e consulta com as autoridades relevantes dos Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros atores, se necessário, e com o objetivo de alcançar um consenso;
- 30) «Serviços transfronteiriços», prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços que tem a sua sede principal noutro Estado-Membro;
- 31) «Declaração», para efeitos da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea, uma declaração na aceção do artigo 3.º, ponto 10, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- 32) «Conceção de estruturas de espaço aéreo», um processo que garante o desenvolvimento e a aplicação de capacidades e técnicas de navegação avançadas, a melhoria das redes de rotas e da setorização associada, a otimização das estruturas de espaço aéreo e procedimentos de ATM que reforcem as capacidades;
- 33) «Zona de tarifação de rota», um volume de espaço aéreo que se estende do solo até ao espaço aéreo superior, inclusive, no qual são prestados serviços de navegação aérea de rota e relativamente ao qual é estabelecida uma base de custos única;
- 34) «EUROCONTROL», a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea, de 13 de dezembro de 1960;
- 35) «Rede europeia de gestão do tráfego aéreo», ou «REGTA», a recolha dos sistemas, referidos no ponto 3.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139, que permitem a prestação de serviços de navegação aérea na União, incluindo as interfaces nas fronteiras com países terceiros;
- 36) «Plano Diretor Europeu ATM», o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho⁽¹⁸⁾, conforme subsequentemente alterado;
- 37) «Utilização flexível do espaço aéreo», um conceito de gestão do espaço aéreo, tal como descrito pela OACI, baseado no princípio fundamental de que o espaço aéreo não deve ser designado como espaço aéreo puramente civil ou militar, mas sim como um continuum, no qual se deve procurar dar máxima satisfação a todos os requisitos dos utilizadores;
- 38) «Serviço de informação de voo», um serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- 39) «Conceção dos procedimentos de voo», todas as tarefas relevantes para a conceção de um procedimento de voo por instrumentos;

⁽¹⁸⁾ Decisão 2009/320/CE do Conselho, de 30 de março de 2009, que aprova o Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo do Projecto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) (JO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

- 40) «Tráfego aéreo geral», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves estatais, incluindo militares, aduaneiras e policiais, quando essa circulação se efetue em conformidade com os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), instituída pela Convenção de Chicago;
- 41) «Regras de voo por instrumentos», ou «IFR» (do inglês, *instrument flight rules*), regras que permitem a uma aeronave equipada com equipamento de navegação adequado à rota voar em conformidade com os requisitos aplicáveis às operações aéreas;
- 42) «Movimentos de transporte aéreo IFR por ano», a soma das descolagens e aterragens efetuadas segundo as IFR, calculada como a média anual dos três anos civis anteriores ao ano em que o projeto do plano de desempenho deve ser apresentado;
- 43) «Interoperabilidade», um conjunto de características funcionais, técnicas e operacionais de que devem ser dotados os sistemas e componentes da REGTA e os procedimentos para a sua operação, que permita a sua exploração segura, uniforme e eficaz;
- 44) «Serviços meteorológicos para navegação aérea», ou «MET», as instalações e serviços que fornecem avisos, boletins e observações meteorológicos para fins de navegação aérea, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos prestados pelos Estados para uso aeronáutico;
- 45) «Autoridade nacional competente», uma autoridade nacional competente na aceção do artigo 3.º, ponto 34, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- 46) «Autoridade supervisora nacional», o organismo ou organismos nacionais incumbidos por um Estado-Membro de executar as tarefas previstas no presente regulamento;
- 47) «Serviços de navegação», as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves informação de posicionamento e cronometria;
- 48) «Crise na rede», uma situação de incapacidade para prestar serviços de gestão do tráfego aéreo ou de navegação aérea ao nível exigido, que resulta numa perda importante de capacidade da rede, num desequilíbrio importante entre a capacidade e a procura da rede, ou numa falha importante no fluxo de informações numa ou várias partes da rede, ou na integridade de uma ou várias partes da rede, na sequência de uma situação involuntária ou imprevista;
- 49) «Gestor da Rede», a entidade encarregada das tarefas necessárias para contribuir para a execução, nos termos do artigo 38.º, das funções de rede a que se refere o artigo 37.º;
- 50) «Plano de Operações da Rede», ou «NOP» (do inglês, *Network Operations Plan*), um plano estabelecido através de um processo decisório cooperativo para implementar a nível operacional os objetivos das funções da rede e para contribuir para os objetivos de desempenho;
- 51) «Plano Estratégico da Rede», ou «NSP» (do inglês, *Network Strategy Plan*), um plano estabelecido através de um processo decisório cooperativo que orienta o desenvolvimento da rede a longo prazo;
- 52) «Tráfego aéreo operacional», todos os voos que não cumpram as disposições estabelecidas para o tráfego aéreo geral e cujas regras e procedimentos tenham sido especificados pelas autoridades nacionais competentes;
- 53) «Dados operacionais», a informação respeitante a todas as fases de um voo que é necessária para fins operacionais por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes;
- 54) «Partes interessadas operacionais», os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, os prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea e os operadores aeroportuários;
- 55) «Plano de desempenho», um plano destinado a melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede;
- 56) «Colocação em serviço», a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou atualização de um sistema;
- 57) «Rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades de prestação de serviços de ATC;
- 58) «Fase de definição do SESAR», a fase que inclui o estabelecimento e a atualização da visão a longo prazo do projeto SESAR, do conceito conexo de operações que permite melhoramentos em todas as fases de voo, das alterações operacionais essenciais exigidas no âmbito da REGTA e das prioridades exigidas para o desenvolvimento e a implantação;

- 59) «Fase de implantação do SESAR», as fases sucessivas de industrialização e execução, durante as quais são prosseguidas as seguintes atividades: normalização, produção e certificação do equipamento de terra e de bordo e dos processos necessários para pôr em prática as soluções SESAR (industrialização); e aquisição, instalação e colocação em serviço de equipamentos e sistemas baseados em soluções SESAR, incluindo os procedimentos operacionais associados (execução);
- 60) «Fase de desenvolvimento do SESAR», a fase durante a qual são conduzidas atividades de investigação, desenvolvimento e validação destinadas a gerar soluções SESAR capazes;
- 61) «Projeto SESAR», o projeto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, que visa dotar a União de uma infraestrutura de gestão do tráfego aéreo de elevado desempenho, normalizada e interoperável, consistindo num ciclo de inovação que inclui a fase de definição do SESAR, a fase de desenvolvimento do SESAR e a fase de implantação do SESAR;
- 62) «Solução SESAR», os resultados utilizáveis da fase de desenvolvimento do SESAR que institui procedimentos operacionais ou tecnologias novos ou melhorados e interoperáveis;
- 63) «Serviços de vigilância», as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura;
- 64) «Sistema», a conjugação dos componentes aéreos e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;
- 65) «Zona de tarifação de terminal», um aeroporto ou grupo de aeroportos situado nos territórios de um Estado-Membro ou de vários Estados-Membros, no qual são prestados serviços de navegação aérea de terminal, e relativamente aos quais é estabelecida uma base de custos única;
- 66) «Atualização», qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema;
- 67) «Utilização das estruturas do espaço aéreo», o modo como as estruturas do espaço aéreo são utilizadas operacionalmente, que deve ser entendido como diferente da gestão do espaço aéreo definida no ponto 12.

Artigo 3.º

Blocos funcionais de espaço aéreo

Os Estados-Membros podem manter a cooperação e a coordenação no espaço aéreo dos blocos funcionais de espaço aéreo anteriormente estabelecidos nos termos do artigo 9.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004, com vista a promover o desempenho da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu, nomeadamente através da apresentação de planos de desempenho conjuntos em conformidade com o artigo 23.º, n.º 7, do presente regulamento, desde que tal não afete a aplicação eficiente do presente regulamento e que os custos relacionados com os blocos funcionais de espaço aéreo sejam comunicados separadamente, como parte dos dados a facultar ao abrigo do regime de tarifação previsto nos artigos 29.º a 36.º do presente regulamento.

CAPÍTULO II

AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS

Artigo 4.º

Nomeação, estabelecimento e requisitos relativos às autoridades supervisoras nacionais

1. Os Estados-Membros nomeiam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos que assumam as funções atribuídas a tal autoridade nos termos do presente regulamento.
2. A autoridade supervisora nacional deve exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência e deve estar organizada, dispor do pessoal necessário e ser gerida e financiada de modo a poder desempenhar as suas competências em conformidade.
3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais devem ser independentes de quaisquer prestadores de serviços de navegação aérea, em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, e devem ser jurídica ou funcionalmente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea. Além disso, os prestadores de serviços de navegação aérea não dispõem de poder de decisão sobre a dotação orçamental das autoridades supervisoras nacionais. Desde que essa independência esteja garantida, uma autoridade supervisora nacional pode fazer parte do mesmo ministério ou administração nacional que um prestador de serviços de navegação aérea.

4. Sempre que uma autoridade supervisora nacional não seja juridicamente distinta de um prestador de serviços de navegação aérea, o Estado-Membro em causa informa a Comissão das medidas que tomou para assegurar que a autoridade supervisora nacional cumpre os requisitos estabelecidos no n.º 3 e documenta a forma como é alcançada essa independência, demonstrando a efetividade de tal independência. Para tal, sempre que a autoridade supervisora nacional e o prestador de serviços de navegação aérea façam parte da mesma administração, a autoridade supervisora nacional não solicita nem aceita instruções de um nível hierárquico dessa administração que tenha autoridade sobre o prestador de serviços de navegação aérea, na medida em que estejam em causa as suas funções nos termos do artigo 5.º e as decisões conexas.

5. Uma autoridade supervisora nacional pode associar-se a outra autoridade reguladora, como uma autoridade nacional competente ou uma autoridade nacional responsável em matéria de concorrência a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho ⁽¹⁹⁾, desde que as decisões relacionadas com as funções conferidas à autoridade supervisora nacional ao abrigo do presente regulamento sejam tomadas independentemente de outras funções conferidas à autoridade conjunta. Nesse caso, a autoridade conjunta deve cumprir os requisitos de independência estabelecidos no presente artigo.

Em questões relacionadas com as funções previstas no artigo 5.º do presente regulamento, a autoridade supervisora nacional deve ser representada de forma a garantir a independência das suas decisões.

6. Sem prejuízo do direito nacional relativo ao recrutamento de funcionários públicos, os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal das suas autoridades supervisoras nacionais, incluindo o pessoal temporário, seja recrutado através de processos de recrutamento claros e transparentes, que garantam a sua independência, e que o pessoal das autoridades supervisoras nacionais seja selecionado com base em qualificações específicas, nomeadamente competências adequadas e experiência relevante, ou sujeito a formação adequada, para o desempenho eficaz das funções previstas no artigo 5.º.

Os Estados-Membros devem estabelecer regras para evitar conflitos de interesses do pessoal, incluindo as pessoas que tomam decisões no exercício das competências previstas no capítulo III do presente regulamento, de modo que as autoridades supervisoras nacionais possam desempenhar as funções previstas no artigo 5.º de forma independente.

7. Sem prejuízo do artigo 30.º, n.º 3, os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades supervisoras nacionais disponham dos recursos financeiros e das capacidades necessários para desempenhar as funções previstas no artigo 5.º de forma eficiente e tempestiva.

8. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos nomes e endereços das respetivas autoridades supervisoras nacionais, bem como de eventuais alterações, e das medidas adotadas para garantir a conformidade com o disposto no presente artigo.

Artigo 5.º

Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. Uma autoridade supervisora nacional deve desempenhar as funções que lhe são cometidas ao abrigo do presente regulamento, bem como do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos de execução adotados com base nesses regulamentos. A autoridade supervisora nacional deve, em particular:

- a) Avaliar e supervisionar o cumprimento dos requisitos em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa a que se refere o anexo VIII, ponto 7, do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos requisitos estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 43.º do mesmo regulamento;
- b) Verificar a conformidade com os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa e o seu cumprimento por parte dos prestadores de serviços a que se refere o artigo 8.º, n.º 2, alínea b), e o artigo 11.º, n.º 6, alínea d), a menos que tal função seja atribuída a outra autoridade pelo Estado-Membro; sempre que um Estado-Membro decida atribuir esta função a outra autoridade, deve informar desse facto a Comissão;
- c) Sem prejuízo da Diretiva 2014/25/UE e da Diretiva 2014/24/UE, contribuir, sempre que pertinente e adequado, para a correta aplicação dos requisitos em matéria de contratação pública, em conformidade com o artigo 11.º do presente regulamento;
- d) Avaliar e aprovar a fixação dos preços de prestação de CIS, em conformidade com o artigo 12.º;

⁽¹⁹⁾ Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado (JO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

- e) Aplicar e acompanhar os sistemas de desempenho e os regimes de tarifação em conformidade com e dentro dos limites das suas funções nos termos dos artigos 21.º a 27.º e 29.º a 32.º e com os atos de execução a que se referem os artigos 28.º e 33.º;
- f) Supervisionar a aplicação do presente regulamento no que diz respeito à transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea, em conformidade com o artigo 36.º.

Para efeitos da alínea a), um Estado-Membro pode decidir atribuir à sua autoridade nacional competente a avaliação e a supervisão do cumprimento dos requisitos estabelecidos nessa alínea pelo prestador de serviços de navegação aérea e, nesse caso, deve assegurar que essa autoridade nacional competente disponha de recursos e conhecimentos especializados suficientes para executar essas funções e informar a Comissão desse facto;

2. Cada autoridade supervisora nacional em cooperação com a autoridade nacional competente, sem prejuízo do artigo 4.º, n.º 5, realiza as atividades de controlo, incluindo, se for caso disso, inspeções e auditorias, de modo a detetar eventuais incumprimentos dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos de execução adotados com base no mesmo por parte de entidades sujeitas à sua supervisão nos termos do presente regulamento.

Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, do presente regulamento, a autoridade supervisora nacional deve apresentar à autoridade nacional competente a sua avaliação do cumprimento, por parte do prestador de serviços de navegação aérea, dos requisitos enumerados no anexo VIII, ponto 7, do Regulamento (UE) 2018/1139 em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa. Essa avaliação deve incluir, se for caso disso, uma recomendação para alterar, limitar, suspender ou revogar o certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

A autoridade supervisora nacional deve aplicar as medidas corretivas necessárias em caso de incumprimento de outros requisitos estabelecidos no presente regulamento por parte de entidades sujeitas à sua supervisão ao abrigo do presente regulamento.

Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores aeroportuários e os prestadores de CIS em causa devem cumprir quaisquer medidas de execução tomadas pelas autoridades supervisoras nacionais nesse contexto.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões tomadas pelas autoridades supervisoras nacionais nos termos do presente artigo sejam passíveis de recurso, em conformidade com a legislação nacional.

Artigo 6.º

Cooperação entre autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais devem trocar, no âmbito do Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais a que se refere o artigo 18.º, informações pertinentes para outras autoridades supervisoras nacionais, em especial informações relativas ao seu trabalho e ao seu processo de tomada de decisões, boas práticas e procedimentos na aplicação do presente regulamento.
2. As autoridades supervisoras nacionais devem colaborar, sempre que adequado, através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua no âmbito das suas funções estabelecidas no artigo 5.º e de gestão das investigações e inquéritos.
3. No caso da prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros em causa devem assegurar a celebração dos acordos necessários para a supervisão desses serviços. As autoridades supervisoras nacionais em causa devem facilitar a prestação desses serviços transfronteiriços pelos prestadores de serviços de navegação aérea e podem estabelecer protocolos de cooperação ou planos de supervisão adequados que especifiquem a execução da sua cooperação.
4. No caso da prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, os acordos a que se refere o n.º 3 devem prever o reconhecimento mútuo da execução, por parte de cada Estado-Membro ou respetivas autoridades, das funções enunciadas no presente regulamento e dos resultados da execução dessas funções. Devem especificar igualmente as autoridades supervisoras nacionais responsáveis pelas funções previstas no artigo 5.º, n.º 1.
5. Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades supervisoras nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão.
6. Os acordos a que se refere o presente artigo devem ser notificados pelos Estados-Membros em causa à Comissão.

CAPÍTULO III
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Artigo 7.º

Prestação de serviços pelos prestadores de serviços de navegação aérea

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 8.º, 10.º e 11.º, n.º 6, do presente regulamento, uma entidade que cumpra os requisitos estabelecidos nos artigos 40.º e 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos delegados e atos de execução a que se referem, respetivamente, os artigos 43.º e 47.º desse regulamento, tem o direito de prestar, na União, serviços de navegação aérea aos utilizadores do espaço aéreo, em condições não discriminatórias.
2. Sem prejuízo das disposições nacionais decorrentes do artigo 4.º, n.º 5, e do artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, do presente regulamento, as autoridades supervisoras nacionais do Estado-Membro cuja autoridade nacional competente é responsável pela certificação a que se refere o artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139, nos termos do artigo 62.º desse regulamento, são responsáveis pelas funções estabelecidas no presente artigo no que diz respeito à avaliação do cumprimento dos requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa enumerados no anexo VIII, ponto 7, desse regulamento.
3. Sem prejuízo das disposições nacionais decorrentes do artigo 4.º, n.º 5, e do artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, do presente regulamento, a fim de determinar se uma entidade cumpre os requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa enumerados no anexo VIII, ponto 7, do Regulamento (UE) 2018/1139 e os requisitos estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 43.º desse regulamento, as autoridades supervisoras nacionais devem:
 - a) Avaliar a conformidade dos requerentes de certificação, em conformidade com o artigo 41.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, com os requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa enumerados no anexo VIII, ponto 7, desse regulamento e com os requisitos estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 43.º desse regulamento, e apresentar a sua avaliação à autoridade competente a que se refere o artigo 62.º desse regulamento;
 - b) Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do presente regulamento, exercer a supervisão dos titulares de um certificado emitido em conformidade com o artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito ao cumprimento dos requisitos essenciais em matéria de solidez financeira, responsabilidade, cobertura de seguro, propriedade e estrutura organizativa enumerados no anexo VIII, ponto 7, desse regulamento e dos requisitos estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 43.º desse regulamento.
4. Não obstante o disposto no n.º 1 do presente artigo e sujeito às condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, os Estados-Membros podem permitir que as forças armadas prestem, sem certificação, os serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139 na totalidade ou em parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, desde que as forças armadas os prestem principalmente a movimentos de aeronaves que não o tráfego aéreo geral. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve informar a Comissão e os outros Estados-Membros da sua decisão.

Artigo 8.º

Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para esse efeito, os Estados-Membros designam, individual ou coletivamente, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo. Os Estados-Membros dispõem de poderes discricionários para designar os prestadores de serviços de tráfego aéreo, desde que esses prestadores de serviços de tráfego aéreo cumpram os requisitos estabelecidos no presente artigo sem prejuízo do artigo 11.º, n.º 3.
2. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem satisfazer cumulativamente as seguintes condições:
 - a) Serem titulares de um certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 ou de uma declaração válida nos termos do artigo 41.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, sem prejuízo do artigo 7.º, n.º 4, do presente regulamento;
 - b) Cumprirem os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa;
 - c) Terem o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro; e

- d) Serem detidos em mais de 50 % e efetivamente controlados por Estados-Membros ou nacionais de Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte.

Em derrogação do disposto nas alíneas c) e d), um Estado-Membro pode designar um prestador de serviços de tráfego aéreo que tenha o seu estabelecimento principal num país terceiro ou que não cumpra as condições de propriedade e controlo estabelecidas na alínea d) para prestar serviços de tráfego aéreo numa parte limitada do espaço aéreo pelo qual esse Estado-Membro é responsável quando essa parte do espaço aéreo faz fronteira com o espaço aéreo sob a responsabilidade desse país terceiro.

3. A designação do prestador de serviços de tráfego aéreo não está sujeita a quaisquer condições que exijam que esse prestador:

- a) Seja propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, do Estado-Membro que procedeu à designação ou dos seus nacionais;
- b) Tenha o seu estabelecimento principal ou a sua sede no território do Estado-Membro que procedeu à designação; ou
- c) Utilize exclusivamente estruturas no Estado-Membro que procedeu à designação;

quando a aplicação de tal condição implique uma restrição à livre prestação de serviços ou à liberdade de estabelecimento que não seja justificada à luz de um objetivo legítimo de interesse geral, como a ordem pública ou a segurança pública, e não seja proporcionada a esse objetivo.

4. Se for caso disso, os Estados-Membros devem especificar os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, designados em conformidade com o presente artigo. Tais obrigações podem incluir condições para a prestação atempada de informações relevantes que permitam a identificação de todos os movimentos de aeronaves no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

5. Os Estados-Membros devem avaliar periodicamente, ou sempre que identifiquem alterações pertinentes na prestação dos serviços, os direitos e obrigações a que se refere o n.º 4 e o cumprimento das obrigações decorrentes do presente regulamento e do Regulamento (UE) 2018/1139 e, se necessário, tomar as decisões adequadas relativas à designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa, sem prejuízo da continuidade do serviço.

6. Os Estados-Membros devem informar sem demora a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada com base no presente artigo relativamente à designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo nos blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

Artigo 9.º

Relações entre os prestadores de serviços de navegação aérea

1. Sem prejuízo do artigo 7.º, n.º 4, do presente regulamento, os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores de serviços certificados ou que tenham declarado a sua capacidade em conformidade com o artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Essa cooperação deve ser efetuada em conformidade com o artigo 11.º do presente regulamento, se for caso disso.

Para os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 8.º e para os prestadores de MET designados em conformidade com o artigo 10.º, essa cooperação está sujeita à autorização dos Estados-Membros em causa.

2. Para efeitos do n.º 1, os prestadores de serviços de navegação aérea devem formalizar as suas relações de trabalho através de acordos escritos ou de disposições jurídicas equivalentes que estabeleçam as obrigações específicas, incluindo quaisquer acordos financeiros, se for caso disso, e as funções assumidas por cada prestador. Esses acordos ou disposições devem ser notificados à autoridade supervisora nacional e à autoridade nacional competente em causa.

Artigo 10.º

Designação dos prestadores de MET

1. Os Estados-Membros podem designar, individual ou coletivamente, um prestador de MET, em regime de exclusividade, numa parte ou na totalidade do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, atendendo a considerações de segurança.

2. Os Estados-Membros informam sem demora a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo.

Artigo 11.º

Condições relativas à prestação de serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de serviços de tráfego aéreo para o controlo de aproximação e de aeródromo

1. Sem prejuízo da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²⁰⁾ e da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²¹⁾, se for caso disso, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados podem decidir adquirir serviços de CNS, AIS, ADS ou MET nos casos em que os Estados-Membros não tenham designado um prestador de MET em conformidade com o artigo 10.º, em condições de mercado, nomeadamente através de contratos públicos, ou ao abrigo de outras formas de acordos nos casos em que essas diretivas não sejam aplicáveis, tendo em conta situações específicas como a falta de soluções disponíveis no mercado e considerações de interesse público.

2. Os Estados-Membros podem autorizar os operadores aeroportuários ou um grupo de operadores aeroportuários a adquirir serviços de tráfego aéreo para controlo de aeródromo e/ou serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aproximação, em condições de mercado. Para o efeito, os Estados-Membros podem exigir aos operadores aeroportuários uma justificação adequada de que tal permitirá obter ganhos de qualidade de serviço em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, mantendo simultaneamente o nível de segurança exigido.

3. Se o procedimento de contratação a que se refere o n.º 2 for autorizado, o operador aeroportuário em causa ou um grupo de operadores aeroportuários deve assegurar que os requisitos técnicos constantes do caderno de encargos incluem requisitos relativos à qualidade do serviço. Os Estados-Membros designam o prestador de serviços selecionado na sequência do concurso a que se refere o presente número.

4. Sempre que os serviços de navegação aérea sejam adquiridos em condições de mercado, os procedimentos de contratação para a prestação de serviços de navegação aérea devem ser realizados em conformidade com os princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência, bem como com as disposições aplicáveis do Tratado e com as Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE, se for caso disso.

5. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar que a prestação de serviços de tráfego aéreo de rota respeite o requisito relativo à separação de contas a que se refere o artigo 36.º, n.º 3.

Além disso, caso o prestador de serviços de navegação aérea tencione participar em procedimentos de contratação para a prestação de serviços de navegação aérea em conformidade com os n.ºs 1 e 2, o Estado-Membro em causa deve tomar as medidas adequadas para evitar subvenções cruzadas com outros serviços de navegação aérea.

6. O prestador de serviços de CNS, AIS, ADS, MET ou de tráfego aéreo para controlo de aeródromo ou de aproximação só pode ser selecionado e, se for caso disso, designado para prestar serviços num Estado-Membro em resultado de um procedimento de contratação nos termos dos n.ºs 1, 2 ou 3, desde que cumpra cumulativamente as seguintes condições:

- a) Ser titular de um certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 ou de uma declaração válida nos termos do artigo 41.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, sem prejuízo do artigo 7.º, n.º 4, do presente regulamento;
- b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro;
- c) Ser detido em mais de 50 % e efetivamente controlado por Estados-Membros ou nacionais de Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, com exceção do disposto num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte; e
- d) Cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa.

⁽²⁰⁾ Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

⁽²¹⁾ Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

Em derrogação do disposto no presente número, um prestador de serviços globais por satélite ao qual tenha sido concedido um certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 para prestar serviços na União antes da entrada em vigor do presente regulamento pode ser selecionado para prestar esses serviços na União, mesmo que não cumpra as condições estabelecidas nas alíneas b) e c).

7. Os artigos 23.º, 24.º, 25.º e 27.º e as regras de execução relativas a esses artigos a que se refere o artigo 28.º não são aplicáveis aos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados na sequência de um procedimento de contratação realizado nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa devem facultar à autoridade supervisora nacional dados sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a), e no domínio da segurança. A autoridade supervisora nacional deve facultar sem demora essas informações à Comissão.

8. Sem prejuízo da Diretiva 2014/25/UE ou da Diretiva 2014/24/UE, a primeira vez que um serviço de tráfego aéreo para controlo de aproximação ou de aeródromo é adquirido num determinado aeroporto em conformidade com o n.º 2 do presente artigo, e sempre que as condições essenciais exijam uma alteração do caderno de encargos, os Estados-Membros devem assegurar a verificação dos requisitos técnicos relativos à qualidade do serviço incluídos no caderno de encargos para o serviço específico em causa.

Artigo 12.º

Prestação de serviços de informação comum

1. Sempre que sejam prestados CIS, os dados divulgados devem apresentar a integridade e a qualidade necessárias para permitir a prestação segura e protegida de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas de forma a permitir a utilização partilhada do espaço aéreo juntamente com as aeronaves tripuladas.

2. O prestador de CIS deve preencher cumulativamente os seguintes requisitos:

a) Cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa;

b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro; e

c) Ser detido em mais de 50 % e efetivamente controlado por Estados-Membros ou nacionais de Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte.

3. Sempre que os CIS sejam prestados por um único prestador de CIS designado pelo Estado-Membro em relação a um espaço aéreo U específico, o preço desses serviços deve basear-se nos custos fixos e variáveis da prestação do serviço em causa e pode, além disso, incluir uma margem que reflita um compromisso adequado entre risco e retorno. Se os CIS não forem prestados por um único prestador de CIS, os CIS individuais devem ser prestados gratuitamente.

4. Os custos nos quais se baseia o preço dos CIS devem ser estabelecidos numa conta separada das contas de quaisquer outras atividades do prestador de serviços em causa e disponibilizados à autoridade supervisora nacional em causa. Tais custos devem ser tornados públicos, sem prejuízo do disposto no artigo 52.º, n.º 3.

5. O preço fixado pelo prestador de CIS deve ser sujeito a avaliação e aprovação pela autoridade supervisora nacional em causa. O preço desses serviços deve ser tornado público.

6. Os dados necessários para a operação de aeronaves não tripuladas no espaço aéreo U devem ser disponibilizados numa base não discriminatória, sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança nacional, ordem pública e defesa, pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Os prestadores de CIS e de serviços no espaço U devem utilizar esses dados exclusivamente para fins operacionais dos serviços que prestam.

Os preços de acesso a esses dados devem basear-se nos custos adicionais da disponibilização dos dados e nos custos de produção dos dados, sempre que estes últimos custos não sejam abrangidos pelo artigo 30.º, e a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos.

*Artigo 13.º***Criação e papel do Conselho de Análise do Desempenho**

1. É criado um Conselho de Análise do Desempenho (PRB) consultivo independente e imparcial. O PRB é representado pelo seu presidente e apoiado por um secretariado.
2. O papel do PRB consiste em assistir a Comissão na execução das tarefas da Comissão relacionadas com o funcionamento pormenorizado dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação estabelecidos nos artigos 21.º a 27.º e nos artigos 29.º a 32.º, respetivamente, bem como nos termos do artigo 34.º, e nos atos de execução a que se referem os artigos 28.º e 33.º. Para o efeito, o PRB deve apresentar à Comissão pareceres, recomendações, material de orientação e relatórios, em consonância com as prioridades definidas pela Comissão.
3. O PRB deve disponibilizar material de orientação para apoiar as autoridades supervisoras nacionais e, mediante pedido, prestar assistência a essas autoridades na aplicação dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação.
4. Os pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação adotados ou fornecidos pelo PRB não são vinculativos. O PRB tem um papel meramente consultivo. Não tem qualquer função reguladora nem poder de decisão, exceto no que se refere à adoção dos seus pareceres, recomendações, material de orientação e relatórios.

*Artigo 14.º***Composição do PRB**

1. O PRB é composto por sete membros, incluindo o seu presidente. Os membros do PRB devem ser nacionais da União ou nacionais de países terceiros com os quais a União tenha celebrado um acordo ao abrigo do qual esses países aplicam as regras pertinentes do direito da União no domínio da gestão do tráfego aéreo, os sistemas de desempenho e os regimes de tarifação. O mandato não renovável dos membros do PRB é de cinco anos.
2. Os membros do PRB, incluindo o presidente, são nomeados com base no mérito e nas competências e experiência relevantes para a gestão do tráfego aéreo, os serviços de navegação aérea ou a regulação económica das indústrias de rede, em conformidade com os critérios de seleção e elegibilidade definidos no ato de execução adotado nos termos do artigo 20.º. O processo de nomeação desses membros deve assegurar uma representação equilibrada das competências e dos conhecimentos especializados, bem como do género e da origem geográfica.
3. A Comissão estabelece, na sequência de um convite público à manifestação de interesse, a lista de candidatos a membros e a presidente do PRB que preenchem as condições previstas no n.º 2.

Os membros e o presidente do PRB são nomeados pela Comissão a partir dessa lista, após consulta dos Estados-Membros e na sequência de um processo de seleção estabelecido com base no artigo 20.º.

4. A Comissão pode elaborar uma lista de reserva com base na lista a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo.

Um membro que deixe de estar em condições de contribuir eficazmente para os trabalhos do PRB, que renuncie ou que deixe de preencher as condições estabelecidas no presente artigo deve ser substituído por uma pessoa constante da lista de reserva, nomeada conforme o procedimento a que se refere o n.º 3, segundo parágrafo, pelo período remanescente do mandato desse membro.

5. A Comissão deve informar os Estados-Membros dos resultados dos convites à apresentação de candidaturas e das listas a que se referem os n.ºs 3 e 4.

*Artigo 15.º***Independência do PRB**

1. Sem prejuízo do artigo 16.º, n.º 6, os membros do PRB não solicitam nem aceitam instruções de nenhum governo, instituição, pessoa ou organismo. O PRB deve ser totalmente independente aquando da adoção dos seus pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação.
2. Os membros do PRB devem ser imparciais e agir independentemente de qualquer influência externa e no interesse público.

Para o efeito, devem demonstrar independência e a ausência de conflitos de interesses e estar sujeitos à obrigação de sigilo profissional, em conformidade com as regras estabelecidas no ato de execução adotado nos termos do artigo 20.º.

Artigo 16.º

Procedimentos e funcionamento do PRB

1. O PRB decide por maioria simples dos seus membros, procurando alcançar um consenso. Cada membro, incluindo o presidente, dispõe de um voto.
2. O PRB adota o seu regulamento interno e estabelece as suas modalidades de trabalho, em conformidade com o regulamento interno da Comissão para os grupos de peritos.
3. A Comissão pode participar, sem direito de voto, nas reuniões do PRB, com exceção das deliberações finais do PRB para a adoção dos seus pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação. As partes interessadas a que se refere o artigo 49.º, n.º 3, podem ser convidadas numa base *ad hoc*, sem direito de voto, para as reuniões do PRB, com exceção das deliberações finais do PRB para a adoção dos seus pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação.
4. O PRB deve trabalhar com base num programa de trabalho anual estabelecido pelo próprio em consonância com as prioridades da Comissão. Esse programa de trabalho deve respeitar plenamente o papel do PRB previsto no artigo 13.º, n.º 2, e incluir todas as atividades, dentro do orçamento disponível, necessárias para assistir a Comissão no que diz respeito às tarefas da Comissão a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, nomeadamente para permitir que a Comissão respeite os prazos exigidos para a execução das suas tarefas. O PRB adota o programa de trabalho após consulta da Comissão. O PRB deve apresentar um relatório anual para publicação pela Comissão. O programa de trabalho anual e o relatório anual são apresentados pela Comissão aos Estados-Membros. O relatório anual deve abranger todas as atividades do PRB e conter informações sobre os custos do PRB.
5. A Comissão deve conceder ao PRB acesso a todas as informações pertinentes para o desempenho das suas funções consultivas.
6. A Comissão deve acompanhar o funcionamento do PRB, controlar a sua conformidade com o presente regulamento e informar regularmente os Estados-Membros sobre a evolução dos trabalhos do PRB.

Artigo 17.º

Secretariado do PRB

1. A Comissão deve assegurar o secretariado do PRB, incluindo o apoio analítico, administrativo e técnico necessário, tendo em conta as necessidades indicadas pelo PRB.
2. A principal função do secretariado consiste em contribuir para a execução independente das funções do PRB. Para efeitos de preparação do conteúdo e das orientações dos pareceres, recomendações, relatórios e material de orientação do PRB, o secretariado deve prestar o seu apoio ao PRB sem aceitar quaisquer diretrizes, exceto as do PRB, de modo que este possa desempenhar as suas funções. O secretariado deve dispor de recursos adequados para o desempenho das suas funções.

Artigo 18.º

Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais

1. É criado o Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais.
2. O Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais exerce as seguintes funções:
 - a) Troca informações sobre o trabalho das autoridades supervisoras nacionais e sobre os princípios, boas práticas e procedimentos de tomada de decisões no que diz respeito à aplicação do presente regulamento;
 - b) Apresenta recomendações ao PRB sobre o material de orientação e os relatórios a disponibilizar pelo mesmo;
 - c) Apresenta recomendações ao PRB relativamente a elementos complementares do programa de trabalho anual do PRB.

3. O Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais é composto por um representante e um suplente da autoridade supervisora nacional de cada Estado-Membro, ambos nomeados pela autoridade supervisora nacional. O Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais elege um presidente e um vice-presidente de entre os seus membros. O Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais adota as suas decisões por maioria simples dos seus membros. A Comissão pode participar nas reuniões do Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais, sem direito de voto. O PRB pode ser convidado para essas reuniões, numa base *ad hoc*, sem direito de voto. Os países terceiros podem ser convidados para essas reuniões, numa base *ad hoc*, sem direito de voto, sob reserva do acordo consensual dos membros do Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais.

4. O secretariado referido no artigo 17.º deve prestar o apoio administrativo e técnico necessário ao Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais.

Artigo 19.º

Financiamento do PRB

Os custos relacionados com o Conselho de Análise do Desempenho, o secretariado e o Conselho de Cooperação das Autoridades Supervisoras Nacionais são financiados pelo orçamento da União.

Artigo 20.º

Atos de execução relativos ao PRB

A Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas para dar execução aos artigos 13.º a 19.º, nomeadamente sobre:

- a) As funções e o funcionamento do PRB;
- b) O procedimento de seleção dos membros do PRB, incluindo o presidente;
- c) Regras que previnem os conflitos de interesses e preservam a independência do PRB.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 48.º, n.º 2.

Artigo 21.º

Sistema de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e de gestão da rede no Céu Único Europeu, deve ser aplicado em conformidade com o presente artigo e com os artigos 22.º a 28.º um sistema de desempenho para esses serviços e gestão.

2. O presente artigo e os artigos 22.º a 28.º não são aplicáveis aos serviços de navegação aérea de terminal prestados em aeroportos situados no território dos Estados-Membros a que se aplica o Tratado com menos de 80 000 movimentos de transporte aéreo realizados com recurso a IFR por ano. No entanto, um Estado-Membro pode decidir que esses serviços de navegação aérea de terminal estejam sujeitos aos referidos artigos.

3. O sistema de desempenho deve ser aplicado durante os períodos de referência, que devem ser no mínimo de três anos e no máximo de cinco anos. O sistema de desempenho deve incluir:

- a) Domínios essenciais de desempenho do clima e do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficácia;
- b) Objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota nos domínios essenciais de desempenho mencionados na alínea a) para cada período de referência;
- c) Planos de desempenho que incluam, para cada período de referência:
 - i) objetivos de desempenho vinculativos e, se for caso disso, regimes de incentivos para os serviços de navegação aérea de rota, nos domínios essenciais de desempenho mencionados na alínea a),
 - ii) objetivos de desempenho vinculativos e, se for caso disso, regimes de incentivos para os serviços de navegação aérea de terminal nos domínios essenciais de desempenho da relação custo-eficiência e da capacidade, e

- iii) se a Comissão tiver adotado um ato de execução que estabeleça indicadores essenciais de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente com base no artigo 28.º, alínea g), nas condições nele estabelecidas, objetivos de desempenho vinculativos para os serviços de navegação aérea de terminal nesse domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente e, se for caso disso, regimes de incentivos;
- d) A análise e monitorização periódicas do desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere a alínea a) e dos indicadores de segurança relevantes definidos em coordenação com a Agência.
4. O sistema de desempenho a que se referem os n.ºs 1 e 3 baseiam-se nos seguintes elementos:
- a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e da gestão da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários, autoridades supervisoras nacionais, autoridades nacionais competentes, e outras autoridades nacionais, a Agência, o Gestor da Rede e o EUROCONTROL;
- b) Indicadores essenciais de desempenho para a fixação de objetivos nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o n.º 3, alínea a), do presente artigo, sem prejuízo do n.º 3, alínea c), subalínea iii), do presente artigo, e do artigo 28.º, alínea g);
- c) Indicadores para a monitorização do desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o n.º 3, alínea a), e os indicadores de segurança relevantes definidos em coordenação com a Agência;
- d) Uma metodologia para calcular os valores desagregados;
- e) Procedimentos para o estabelecimento e a revisão de planos de desempenho e de objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea, para a gestão da rede, bem como os modelos, o conteúdo e os prazos de tais planos;
- f) Avaliação dos projetos de planos e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea e a gestão da rede;
- g) Monitorização dos planos de desempenho, incluindo mecanismos de alerta adequados para a revisão dos planos e objetivos de desempenho e para a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no decurso de um período de referência;
- h) Avaliação comparativa dos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º, se relevante;
- i) Regimes de incentivos, incluindo incentivos financeiros positivos e desincentivos financeiros;
- j) Mecanismos de partilha de riscos em matéria de tráfego e de custos;
- k) Prazos para a fixação de objetivos, a avaliação dos planos e objetivos de desempenho, a monitorização e a avaliação comparativa;
- l) Princípios gerais estabelecidos pela Comissão relativos a uma repartição proporcional dos custos comuns aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal entre ambas as categorias de serviços;
- m) Mecanismos para fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto significativo na aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação.

Os incentivos e desincentivos financeiros positivos a que se refere a alínea i) devem ser proporcionais à magnitude do desvio do desempenho alcançado em relação ao objetivo. Devem ter em conta o impacto na rede e a medida em que o prestador de serviços de navegação aérea dispõe de meios razoáveis para atenuar o impacto de fatores externos. Os incentivos e desincentivos devem ser fixados a um nível que promova eficazmente a qualidade da prestação do serviço e não podem prejudicar a capacidade do prestador de serviços de navegação aérea para cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do Regulamento (UE) 2018/1139, nomeadamente em matéria de solidez financeira.

A fim de estabelecer os princípios gerais a que se refere a alínea l), a Comissão deve analisar os critérios nacionais existentes para a repartição dos custos comuns aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal e consultar as autoridades supervisoras nacionais e as partes interessadas. Com base nessa análise, a Comissão estabelece ou, se for caso disso, atualiza esses princípios gerais o mais tardar 12 meses antes do início de cada período de referência.

5. A fixação dos objetivos de desempenho incluídos nos planos de desempenho, a preparação e a avaliação dos projetos de planos de desempenho e a monitorização e a avaliação comparativa do desempenho dos serviços de navegação aérea e da gestão da rede devem ter em conta o impacto das circunstâncias locais, bem como os fatores externos que o prestador de serviços de navegação aérea não tem forma razoável de atenuar, se for o caso.

O impacto das circunstâncias locais já tidas em conta na fixação dos objetivos de desempenho a nível da União, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, alínea d), e na fixação dos valores desagregados estabelecidos nos termos do artigo 22.º, n.º 1, não pode ser posteriormente tido em conta quando a coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da União é avaliada com o intuito de justificar o desvio desses primeiros objetivos em relação a esses últimos. O impacto das circunstâncias locais já tidas em conta na fixação dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho não pode posteriormente ser tido em conta no acompanhamento da consecução desses objetivos.

6. O nível dos objetivos de desempenho a que se refere o n.º 3, alínea c), subalínea iii), deve ser fixado tendo em conta as circunstâncias locais, em especial os requisitos da política ambiental local.

7. Para efeitos da aplicação do sistema de desempenho estabelecido ao abrigo do presente regulamento, deve ter-se em conta o facto de os serviços de navegação aérea de rota, os serviços de navegação aérea de terminal e as funções da rede terem características diferentes, devendo, por conseguinte, ser tratados em conformidade, inclusive, se necessário, para efeitos de medição do desempenho.

Artigo 22.º

Estabelecimento dos objetivos de desempenho a nível da União

1. Nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam os objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a), para cada período de referência, e define a duração desse período. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

Em conjugação com esses objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam valores de base complementares, limiares de alerta, valores desagregados e grupos de referência. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

2. Os objetivos de desempenho a nível da União a que se refere o n.º 1 e os objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal definidos pelos Estados-Membros a nível nacional a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea c), devem ser definidos com base nos seguintes critérios essenciais:

- a) Devem procurar alcançar melhorias graduais no que respeita ao desempenho climático e ambiental, operacional e económico dos serviços de navegação aérea;
- b) Devem ser realistas e exequíveis durante o período de referência em causa, permitindo uma prestação eficiente, sustentável e resiliente dos serviços de navegação aérea, promovendo, ao mesmo tempo, desenvolvimentos tecnológicos a mais longo prazo;
- c) Devem ter em conta o contexto económico e operacional do período de referência, incluindo as previsões de tráfego e os dados operacionais, bem como as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alíneas a) e c), e a necessidade de estarem alinhados com os objetivos do Regulamento (UE) 2021/1119;
- d) Devem ter em conta as circunstâncias locais dos Estados-Membros;
- e) Devem ter em conta os indicadores de segurança a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea d).

3. Para efeitos da preparação das suas decisões sobre os objetivos de desempenho a nível da União e, se definidos em aplicação do artigo 22.º, n.º 1, sobre os valores de base complementares e valores desagregados ou grupos de referência, a Comissão deve consultar e recolher os contributos necessários das autoridades nacionais, do EUROCONTROL, do Gestor da Rede e das partes interessadas operacionais.

Artigo 23.º

Planos de desempenho e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea

1. Os Estados-Membros devem adotar, para cada período de referência, um projeto de plano de desempenho nos termos do presente artigo.
2. Para cada período de referência e para os serviços de navegação aérea que prestam e, se for caso disso, adquirem junto de outros prestadores, os prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º devem preparar contributos para o projeto de plano de desempenho e apresentá-los à autoridade supervisora nacional.

A autoridade supervisora nacional pode solicitar que esses contributos assumam a forma de um projeto de plano de desempenho.

Esses contributos devem ser elaborados pelos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União, em tempo útil para que a autoridade supervisora nacional possa cumprir o prazo fixado no n.º 5 do presente artigo.

3. Caso sejam designados em conformidade com o artigo 10.º, os prestadores de serviços de MET apresentam igualmente à autoridade supervisora nacional contributos sobre a sua base de custos.
4. Os contributos apresentados nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo pelos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º relativos à repartição dos custos incluídos nos planos de desempenho devem basear-se nos princípios gerais a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea l).
5. A autoridade supervisora nacional deve, nos termos dos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo, analisar as informações apresentadas por cada prestador de serviços de navegação aérea designado nos termos dos artigos 8.º e 10.º, e aprová-las ou, se for caso disso, introduzir as alterações necessárias. Posteriormente, com base nessas informações e, se for caso disso, nos contributos de outras autoridades nacionais, a autoridade supervisora nacional deve elaborar um projeto de plano nacional único de desempenho. Esse projeto de plano nacional de desempenho deve ser adotado pelo Estado-Membro.

O projeto de plano de desempenho deve ser elaborado pela autoridade supervisora nacional antes do início do período de referência em causa.

6. Ao elaborarem os planos de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem assegurar que a repartição dos custos incluída no projeto de plano de desempenho cumpre os princípios gerais a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea l).
7. Com o objetivo de melhorar o nível de desempenho da gestão do tráfego aéreo, vários Estados-Membros podem elaborar um plano de desempenho conjunto para os serviços de navegação aérea de rota e, se for caso disso, para os serviços de navegação aérea de terminal. Esse plano deve abranger, pelo menos, a duração de um período de referência, incluir pelo menos um objetivo de desempenho conjunto e prever a cooperação transfronteiriça. A cooperação transfronteiriça pode incluir a contratação conjunta com vista a melhorar a interoperabilidade e a governação conjunta, a fim de otimizar a utilização do espaço aéreo.
8. O projeto de plano de desempenho a que se refere o n.º 1 deve incluir as informações pertinentes, em especial as previsões de tráfego e os dados operacionais, fornecidas pelo EUROCONTROL e pelo Gestor da Rede ou, se adequado e justificado, e após consulta dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa, outras previsões de tráfego.

Ao elaborar o projeto de plano de desempenho, a autoridade supervisora nacional deve consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos, bem como a autoridade nacional competente, sem prejuízo das disposições nacionais resultantes do artigo 4.º, n.º 5, do presente regulamento. Deve ser verificada a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base nesse mesmo regulamento.

9. O projeto de plano de desempenho deve conter, conforme adequado, objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a), coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, bem como objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal, nos domínios essenciais de desempenho da relação custo-eficiência e da capacidade e, sujeito às condições estabelecidas no artigo 21.º, n.º 3, alínea c), subalínea iii), no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente. Os projetos de planos de desempenho devem incluir uma descrição da forma como são aplicados os princípios gerais referidos no artigo 21.º, n.º 4, alínea l), relativos à repartição desses custos comuns.

Os projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM, as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a), e as circunstâncias locais.

10. Sem prejuízo do artigo 52.º, n.º 3, os projetos de planos de desempenho adotados devem ser tornados públicos.
11. Os projetos de planos de desempenho adotados devem ser apresentados à Comissão para avaliação e aprovação em conformidade com o artigo 24.º.

Artigo 24.º

Avaliação dos planos de desempenho

1. A Comissão avalia os projetos de planos de desempenho adotados a que se refere o artigo 23.º, incluindo a coerência dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União, em consonância com os critérios e condições estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 28.º, alínea b), e a repartição dos custos comuns entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, de acordo com os princípios gerais a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea l). A avaliação da coerência dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União deve ter em conta as melhorias de desempenho ao longo do tempo. A Comissão deve analisar os objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal à luz dos elementos especificados no ato de execução a que se refere o artigo 28.º, alínea b).
2. Ao avaliar a coerência dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve ter devidamente em conta as circunstâncias locais e as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a).

A Comissão pode autorizar um desvio dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota em relação aos objetivos de desempenho a nível da União no que diz respeito a um domínio essencial de desempenho se tal for considerado necessário e proporcionado para assegurar a coerência dos objetivos de desempenho para esses serviços com os objetivos de desempenho a nível da União no que diz respeito a outros domínios essenciais de desempenho.

3. Se considerar que o projeto de plano de desempenho adotado respeita os critérios e condições referidos no artigo 24.º, n.º 1, e estabelecidos nos atos de execução a que se refere o artigo 28.º, alínea b), em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, a Comissão adota um ato de execução para o aprovar. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 48.º, n.º 2.
4. Se considerar que existem dúvidas quanto à conformidade do projeto de plano de desempenho com esses critérios e condições previstos nas referidas disposições, em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, a Comissão dá início a uma análise pormenorizada desse projeto de plano de desempenho, solicitando informações adicionais ao Estado-Membro em causa, se necessário.
5. Se, tendo procedido à análise pormenorizada, concluir que o projeto de plano de desempenho respeita esses critérios e condições previstos nas referidas disposições, em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, a Comissão adota um ato de execução para o aprovar. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 48.º, n.º 2.

Se considerar que o projeto de plano de desempenho adotado não respeita esses critérios e condições, a Comissão adota um ato de execução sob a forma de uma decisão, solicitando ao Estado-Membro em causa que apresente um projeto revisto de plano de desempenho que respeite esses critérios e condições e, se for caso disso, estabelecendo as medidas corretivas a tomar por esse Estado-Membro. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

O Estado-Membro em causa comunica à Comissão as medidas que foram tomadas em aplicação dessa decisão, bem como informações que demonstrem que essas medidas estão em conformidade com essa decisão.

Se considerar que essas medidas são suficientes para assegurar o cumprimento da sua decisão, a Comissão notifica desse facto o Estado-Membro em causa e adota um ato de execução para aprovar o projeto de plano de desempenho. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 48.º, n.º 2.

Se considerar que essas medidas não são suficientes para garantir o cumprimento da decisão, a Comissão notifica o Estado-Membro em causa.

A Comissão atua, se for caso disso, no sentido de resolver o incumprimento, nomeadamente através das medidas previstas no artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

6. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela Comissão nos termos do presente artigo devem ser adotados pelos Estados-Membros em causa como planos definitivos e ser tornados públicos, sem prejuízo do disposto no artigo 52.º, n.º 3.

Artigo 25.º

Monitorização do desempenho

1. A autoridade supervisora nacional, em cooperação com a autoridade nacional competente e sem prejuízo das disposições nacionais decorrentes do artigo 4.º, n.º 5, deve avaliar se os serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo sob a sua responsabilidade cumprem os objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho aprovados nos termos do artigo 24.º e se esses planos foram corretamente aplicados, e aplicar os regimes de incentivos a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea i).

2. A autoridade supervisora nacional deve emitir relatórios periódicos sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea fornecidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º e disponibilizá-los à Comissão. Os resultados dessas avaliações devem ser tornados públicos, sem prejuízo do disposto no artigo 52.º, n.º 3.

Os prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º devem facultar as informações e os dados necessários para essa monitorização à autoridade supervisora nacional. Tal deve incluir informações e dados relacionados com os custos reais dos serviços prestados e adquiridos e com as receitas conexas.

3. Na medida em que o prestador de serviços de navegação aérea disponha de meios razoáveis para atenuar o impacto de fatores externos, se os objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho não forem atingidos ou o plano de desempenho não for corretamente executado, a autoridade supervisora nacional deve exigir a aplicação de medidas corretivas pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa. Tais medidas corretivas devem ser adequadas para melhorar o desempenho e proporcionadas, em especial tendo em conta as interdependências com a segurança e entre os domínios de desempenho, bem como o impacto na rede.

Se as medidas corretivas impostas não forem corretamente aplicadas, o Estado-Membro em causa deve tomar as medidas adequadas e informar desse facto a Comissão. Em caso de desempenho insuficiente persistente, a Comissão pode tomar medidas nos termos do artigo 34.º, n.º 2, e do artigo 34.º, n.º 3.

4. A Comissão deve monitorizar o desempenho da prestação de serviços de navegação aérea e das funções da rede com base nos relatórios das autoridades supervisoras nacionais e na análise dos dados recebidos, efetuar avaliações periódicas da realização global dos objetivos de desempenho a nível da União e apresentar os resultados ao comité a que se refere o artigo 48.º, n.º 1.

Artigo 26.º

Plano de Desempenho da Rede

1. O Gestor da Rede deve elaborar, para cada período de referência, e em conformidade com o processo decisório cooperativo referido no artigo 38.º, n.º 11, um projeto de plano de desempenho da rede.

O projeto de plano de desempenho da rede deve ser elaborado após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Deve incluir objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea a).

2. O projeto de plano de desempenho da rede deve ser apresentado à Comissão para avaliação e adoção.

3. A Comissão avalia o projeto de plano de desempenho da rede com base nos seguintes critérios essenciais:

a) Tomada em conta de melhoramentos do desempenho ao longo do tempo, no período de referência abrangido pelo plano de desempenho e durante o período que inclui tanto o período de referência anterior como o período de referência abrangido pelo plano de desempenho, bem como a contribuição para os objetivos de desempenho a nível da União;

b) Exaustividade e coerência do projeto de plano de desempenho da rede em termos de dados e materiais de apoio, incluindo os principais pressupostos aplicados e as previsões de tráfego.

4. Se a Comissão considerar que o projeto de plano de desempenho da rede está completo e apresenta melhoramentos adequados do ponto de vista do desempenho, aprova o projeto de plano de desempenho da rede como plano definitivo. Caso contrário, a Comissão deve solicitar ao Gestor da Rede que apresente um projeto revisto de plano de desempenho da rede.

*Artigo 27.º***Revisão dos objetivos de desempenho e dos planos de desempenho durante o período de referência**

1. Se, durante o período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União deixarem de ser adequados, à luz de uma alteração significativa das circunstâncias ou considerações de segurança, e se a revisão dos objetivos for necessária e proporcional, a Comissão deve proceder à revisão desses objetivos de desempenho a nível da União. O artigo 22.º é aplicável a essa decisão.

Se, após essa revisão, os objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho adotados nos termos do artigo 24.º, n.º 6, deixarem de ser coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, as autoridades supervisoras nacionais devem rever esses planos no que respeita aos objetivos de desempenho em causa. Aplicam-se os artigos 23.º, 24.º e 25.º à revisão desses planos. A consulta a que se refere o artigo 23.º, n.º 8, pode limitar-se, para efeitos do presente parágrafo, aos objetivos de desempenho e às partes dos projetos de planos de desempenho direta ou indiretamente afetadas pela revisão.

Na sequência da revisão referida no primeiro parágrafo, as autoridades supervisoras nacionais devem elaborar novos projetos de planos de desempenho, aos quais se aplicam os artigos 23.º, 24.º e 25.º. O Gestor da Rede deve elaborar um novo projeto de plano de desempenho da rede, ao qual se aplica o disposto no artigo 26.º.

2. A decisão sobre os objetivos de desempenho revistos a nível da União a que se refere o n.º 1 deve incluir disposições transitórias para o período ao fim do qual os planos revistos de desempenho definitivos passem a ser aplicáveis. Os objetivos de desempenho revistos a nível da União e as disposições transitórias não são aplicáveis retroativamente.

3. Em caso de crise na rede, como conflitos geopolíticos, crises sanitárias ou catástrofes naturais, que impeça a emissão de previsões fiáveis de tráfego, as disposições transitórias adotadas pela Comissão em conformidade com o n.º 2 podem incluir a suspensão temporária ou a adaptação do sistema de desempenho até que a crise na rede termine e estejam disponíveis novas previsões fiáveis. Nesse caso, a Comissão define as respetivas condições, incluindo as adaptações necessárias das taxas aplicáveis, na decisão a que se refere o n.º 1.

4. Os Estados-Membros podem, sujeitos à aprovação da Comissão, proceder à revisão de um ou mais objetivos de desempenho durante um determinado período de referência, sempre que sejam atingidos limiares de alerta ou sempre que se demonstre que os dados, pressupostos e fundamentos iniciais, subjacentes à fixação dos objetivos de desempenho, já não são exatos de forma significativa e duradoura devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção do plano de desempenho. A Comissão aprova esta revisão se concluir que é necessária e proporcionada e que os objetivos de desempenho revistos são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Nesse caso, os Estados-Membros devem rever os planos de desempenho no que respeita aos objetivos em causa, em conformidade com os procedimentos previstos nos artigos 23.º e 24.º. A consulta a que se refere o artigo 23.º, n.º 8, pode limitar-se, para efeitos do presente parágrafo, aos objetivos de desempenho e às partes dos projetos de planos de desempenho direta ou indiretamente afetadas pela revisão.

*Artigo 28.º***Execução do sistema de desempenho**

Com vista a dar execução ao sistema de desempenho, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam requisitos e procedimentos pormenorizados relativamente ao artigo 21.º, n.º 4, e aos artigos 22.º a 27.º, em especial no que diz respeito:

- a) À preparação, elaboração, avaliação, aprovação e revisão dos planos de desempenho;
- b) À fixação de objetivos de desempenho, dos critérios e condições para a sua avaliação, inclusive para avaliar a coerência dos objetivos para os serviços de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União, e de uma metodologia para definir valores desagregados;
- c) Aos princípios gerais relativos à repartição dos custos comuns entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea l);
- d) À monitorização dos planos de desempenho, do desempenho das funções da rede, dos mecanismos de alerta para a revisão dos planos e objetivos de desempenho, a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no decurso de um período de referência e a emissão de medidas corretivas, tal como referido no artigo 21.º, n.º 4, e nos artigos 23.º, 24.º, 25.º e 27.º;
- e) Aos calendários de todos os procedimentos;

- f) A um mecanismo para fazer face a acontecimentos, a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea m);
- g) À definição de indicadores essenciais de desempenho e de indicadores de monitorização. A Comissão fica habilitada a estabelecer indicadores essenciais de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente, logo que seja possível estabelecer indicadores válidos, fiáveis e mensuráveis. Esses indicadores devem, no mínimo, ser capazes de demonstrar e medir os impactos nessa área que possam ser diretamente influenciados pelos prestadores de serviços de navegação aérea;
- h) À metodologia para a avaliação comparativa;
- i) Aos regimes de incentivos;
- j) Às condições para a elaboração dos planos de desempenho conjuntos.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

Artigo 29.º

Princípios aplicáveis ao regime de tarifação

1. Sem prejuízo da possibilidade de os Estados-Membros financiarem a prestação de serviços de navegação aérea abrangidos pelo presente artigo através de fundos públicos, na medida em que esteja em conformidade com as regras do Tratado em matéria de concorrência, se aplicáveis, as taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea devem ser determinadas, impostas e aplicadas aos utilizadores do espaço aéreo.

O regime de tarifação estabelecido ao abrigo do presente artigo e dos artigos 30.º a 32.º deve ser coerente com o artigo 15.º da Convenção de Chicago. No que respeita às taxas de rota, o regime de tarifação estabelecido ao abrigo do presente regulamento e dos atos de execução a que se refere o artigo 33.º e o sistema de tarifação das taxas de rota do EUROCONTROL devem ser coerentes.

2. Os artigos 29.º a 36.º não são aplicáveis aos serviços de navegação aérea de terminal prestados em aeroportos situados no território dos Estados-Membros a que se aplica o Tratado com menos de 80 000 movimentos de transporte aéreo realizados com recurso às IFR por ano. No entanto, um Estado-Membro pode decidir que esses serviços de navegação aérea de terminal estejam sujeitos aos referidos artigos.

3. Essas taxas devem basear-se nos custos dos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º incorridos com os serviços e as funções executadas em benefício dos utilizadores do espaço aéreo durante os períodos de referência fixos definidos no artigo 21.º, n.º 3. Esses custos podem incluir uma rendibilidade razoável dos ativos.

4. As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança e uma boa relação custo-eficiência, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.

5. As receitas recebidas por um prestador de serviços de navegação aérea designado nos termos dos artigos 8.º e 10.º provenientes das taxas cobradas aos utilizadores do espaço aéreo nos termos do presente artigo não podem ser utilizadas para financiar serviços que o prestador de serviços de navegação aérea presta em condições de mercado nos termos do artigo 11.º, nem para financiar qualquer outra atividade comercial exercida por esse prestador.

6. Os dados financeiros relativos a custos determinados, custos reais e receitas conexas dos prestadores de serviços de navegação aérea designados devem ser comunicados às autoridades supervisoras nacionais. A fim de permitir à Comissão executar as funções que lhe incumbem por força do presente regulamento, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicar esses dados à Comissão em conformidade com as modalidades definidas no ato de execução a que se refere o artigo 33.º. Os dados financeiros relativos a custos determinados, custos reais e receitas conexas devem ser disponibilizados aos utilizadores do espaço aéreo e devem ser publicados nos termos do artigo 52.º, n.º 3.

Artigo 30.º

Bases de custos das taxas

1. As bases de custos das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea consistem nos custos determinados, tal como estabelecidos nos planos de desempenho adotados em conformidade com o artigo 24.º, n.º 6, relacionados com a prestação desses serviços na zona de tarifação de rota e na zona de tarifação de terminal em causa.

2. Os custos a que se refere o n.º 1 devem incluir os custos das estruturas e dos serviços relevantes, os custos de capital e da depreciação de ativos, bem como os custos de manutenção, exploração, gestão e administração, incluindo os custos de pessoal.
3. Os custos determinados referidos no n.º 1 devem incluir os seguintes custos:
 - a) Custos relacionados com a supervisão dos serviços de navegação aérea suportados pelas autoridades supervisoras nacionais, pelas autoridades nacionais competentes e por outras autoridades nacionais encarregadas pelos Estados-Membros de executar tarefas relacionadas com o presente regulamento e com o Regulamento (UE) 2018/1139, se o Estado-Membro assim o decidir;
 - b) Custos suportados pelos prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e as funções da rede;
 - c) Custos decorrentes da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «EURO-CONTROL» de 13 de dezembro de 1960, com a última redação que lhe foi dada, se o Estado-Membro assim o decidir.
4. Os custos determinados não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 53.º.
5. Os custos decorrentes tanto dos serviços de navegação aérea de rota como dos serviços de navegação aérea de terminal devem ser repartidos em conformidade com os princípios gerais a que se refere o artigo 21.º, n.º 4, alínea l). Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea de rota e serviços de navegação aérea de terminal. São autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea distintos numa das duas categorias, desde que justificadas por razões objetivas e identificadas de forma transparente, em conformidade com o artigo 36.º, n.º 3.
6. Os prestadores de serviços de navegação aérea designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º devem facultar informações pormenorizadas sobre a sua base de custos à autoridade supervisora nacional. Para o efeito, os custos devem ser discriminados distinguindo os custos de pessoal, os custos operacionais com exceção dos custos de pessoal, os custos de depreciação, os custos de capital, os custos excecionais e os custos referidos no artigo 30.º, n.º 3. A fim de permitir à Comissão executar as funções que lhe incumbem por força do presente regulamento, a autoridade supervisora nacional deve comunicar essas informações à Comissão em conformidade com as modalidades definidas no ato de execução a que se refere o artigo 33.º.

Artigo 31.º

Zona de tarifação e taxas unitárias

1. As taxas unitárias devem ser estipuladas por ano civil e para cada zona de tarifação, com base nos custos determinados e nas previsões de tráfego estabelecidos nos planos de desempenho, bem como nos ajustamentos aplicáveis decorrentes de anos anteriores e noutras receitas, em especial fundos públicos, incluindo o apoio financeiro dos programas de assistência da União.
2. Sem prejuízo do artigo 30.º, n.º 5, os Estados-Membros devem definir, antes do início de um período de referência, as zonas de tarifação para os serviços de navegação aérea e identificar os prestadores de serviços de tráfego aéreo abrangidos pelo âmbito de cada zona de tarifação. A Comissão adota um ato de execução para definir as condições em que os Estados-Membros podem alterar ou criar uma nova zona de tarifação de terminal durante um período de referência. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.
3. Os Estados-Membros devem fixar as taxas unitárias, que devem ser sujeitas a verificação pela Comissão, para verificar se cumprem o disposto no artigo 29.º, no artigo 30.º e no presente artigo.

Se a Comissão concluir que uma taxa unitária não cumpre esses requisitos, a taxa unitária deve ser revista em conformidade pelo Estado-Membro em causa e alterada de forma a satisfazer esses requisitos.

As taxas unitárias devem ser publicadas.

4. Os Estados-Membros podem definir zonas de tarifação comuns e, nesses casos, fixar taxas unitárias comuns para essas zonas de tarifação.

*Artigo 32.º***Fixação das taxas**

1. São cobradas taxas aos utilizadores do espaço aéreo pela prestação de serviços de navegação aérea, em condições não discriminatórias, tendo em conta as capacidades de produção relativas dos diferentes tipos de aeronaves em causa. Aquando da imposição de taxas a diferentes utilizadores do espaço aéreo pela utilização do mesmo serviço, não pode ser estabelecida qualquer distinção relacionada com a nacionalidade ou a categoria do utilizador.
2. A taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de rota para um determinado voo numa determinada zona de tarifação de rota é calculada com base na taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de rota e para as unidades de serviços de rota para esse voo.
3. A taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de terminal para um determinado voo numa determinada zona de tarifação de terminal é calculada com base na taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de terminal e para as unidades de serviços de terminal para esse voo. Para efeitos do cálculo da taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de terminal, a aproximação e a partida de um voo são contabilizadas como um voo único.
4. Determinados utilizadores do espaço aéreo ou voos, em especial aqueles que utilizam ou operem com aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, podem ficar isentos das taxas de navegação aérea, desde que o custo dessas isenções seja coberto por outros recursos e não seja repercutido noutros utilizadores do espaço aéreo.
5. A Comissão, em consulta com os Estados-Membros, os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os utilizadores do espaço aéreo, deve realizar um estudo sobre o contributo da modulação das taxas para a realização dos objetivos do Céu Único Europeu, definidos no artigo 1.º, n.º 1, do presente regulamento e do Regulamento (UE) 2021/1119. Esse estudo deve também avaliar a viabilidade dessa modulação e o seu impacto no tráfego aéreo, na prestação de serviços, nos custos administrativos e nas partes interessadas.
6. O resultado do estudo a que se refere o n.º 5 do presente artigo dará as informações essenciais para que a Comissão possa determinar se deve adotar um ato de execução em conformidade com o artigo 48.º, n.º 3, a fim de assegurar a aplicação uniforme da modulação das taxas de rota para incentivar os utilizadores do espaço aéreo a apoiarem melhorias no desempenho climático e ambiental, tais como a utilização da rota disponível mais eficiente em termos de consumo de combustível e o aumento da utilização de tecnologias de propulsão alternativas limpas, incluindo combustíveis alternativos sustentáveis, mantendo simultaneamente um nível ótimo de segurança.
7. A modulação a que se refere o n.º 6 deve incluir vantagens ou desvantagens financeiras e ser neutra em termos de receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo.
8. Para além da modulação das taxas a que se refere o n.º 6, os Estados-Membros podem modular as taxas para incentivar os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os utilizadores do espaço aéreo a apoiarem melhorias na qualidade dos serviços, tais como o aumento da capacidade, a redução dos atrasos e o desenvolvimento sustentável.

*Artigo 33.º***Aplicação do regime de tarifação**

Para a aplicação do regime de tarifação, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam requisitos e procedimentos pormenorizados relativos aos artigos 29.º a 32.º, em especial no que diz respeito às bases de custos e aos custos determinados, à fixação das taxas unitárias, aos mecanismos de partilha de riscos e à modulação das taxas, bem como às modalidades de fornecimento de dados pelas autoridades supervisoras nacionais à Comissão. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

*Artigo 34.º***Revisão do cumprimento do sistema de desempenho e do regime de tarifação**

1. A Comissão avalia periodicamente o cumprimento pelos Estados-Membros dos artigos 21.º a 27.º e 29.º a 32.º e dos atos de execução referidos nos artigos 28.º e 33.º. Ao proceder a essa avaliação, a Comissão avalia se os Estados-Membros asseguram, em conformidade com o seu dever de cooperação leal, o cumprimento pelos prestadores de serviços de navegação aérea das obrigações que lhes incumbem por força dos referidos artigos. A Comissão atua em consulta com o PRB e com as autoridades supervisoras nacionais.

2. Sempre que a Comissão tiver indícios de incumprimento das disposições referidas no n.º 1, pode dar início a um inquérito. Deve concluir o inquérito no prazo de quatro meses, após ter ouvido o Estado-Membro e a autoridade supervisora nacional em causa.

3. Sem prejuízo do artigo 52.º, n.º 1, a Comissão partilha os resultados do inquérito com o Estado-Membro e, se apropriado, com os prestadores de serviços de navegação aérea em causa designados nos termos dos artigos 8.º e 10.º e pode emitir um parecer sobre se os artigos 21.º a 27.º e 29.º a 32.º e os atos de execução referidos nos artigos 28.º e 33.º foram cumpridos por esses Estados-Membros. Deve notificar o Estado-Membro em causa desse parecer.

Artigo 35.º

Aplicação do sistema de desempenho e do regime de tarifação às forças armadas

1. Os artigos 21.º a 34.º não são aplicáveis às forças armadas que prestam serviços de navegação aérea principalmente a movimentos de aeronaves que não se enquadrem no tráfego aéreo geral.

No entanto, os Estados-Membros podem decidir aplicar esses artigos às forças armadas que prestam serviços de navegação aérea principalmente a movimentos de aeronaves que não se enquadrem no tráfego aéreo geral.

Caso o disposto nos artigos 21.º a 34.º não se aplique às forças armadas que prestam serviços de navegação aérea, os custos dos serviços conexos não podem fazer parte dos custos determinados a que se refere o artigo 30.º, n.º 1.

2. Os artigos 21.º a 34.º são aplicáveis às forças armadas que prestam serviços de navegação aérea principalmente ao tráfego aéreo geral no que diz respeito aos serviços prestados ao tráfego aéreo geral.

Artigo 36.º

Transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea, independentemente do seu regime de propriedade ou estrutura jurídica, devem, anualmente, elaborar e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União.

Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do prestador de serviços de navegação aérea, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o prestador deve cumpri-las tanto quanto for possível. Os prestadores de serviços de navegação aérea publicam um relatório anual e procedem regularmente a uma auditoria independente das contas referidas no presente número.

2. As autoridades supervisoras nacionais têm o direito de aceder às contas dos prestadores de serviços de navegação aérea sob a sua supervisão. Os Estados-Membros podem decidir conceder o acesso a essas contas a autoridades supervisoras nacionais de outros Estados-Membros. Sempre que necessário para permitir à Comissão executar as funções que lhe incumbem por força do presente regulamento, as autoridades supervisoras nacionais devem facultar essas informações à Comissão.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem, na sua contabilidade interna, manter contas separadas para cada serviço de navegação aérea como seriam obrigados a fazer caso esses serviços fossem realizados por empresas distintas a fim de evitar a discriminação, as subvenções cruzadas e a distorção da concorrência. Um prestador de serviços de navegação aérea deve também manter contas separada para cada atividade, sempre que:

- a) Preste serviços de navegação aérea adquiridos em conformidade com o artigo 11.º, n.ºs 1 e 2, e serviços de navegação aérea não abrangidos por essa disposição;
- b) Preste serviços de navegação aérea e realize outras atividades, independentemente da sua natureza, incluindo CIS;
- c) Preste serviços de navegação aérea na União e em países terceiros.

Os custos determinados e os custos reais provenientes dos serviços de navegação aérea devem ser repartidos em categorias de custos em conformidade com o artigo 30.º, n.º 6, e tornados públicos, sem prejuízo do disposto no artigo 52.º, n.º 3.

4. Os dados financeiros comunicados nos termos do artigo 29.º, n.º 6, bem como outras informações relevantes para o cálculo das taxas unitárias, devem ser auditados ou verificados pela autoridade supervisora nacional ou por uma entidade independente do prestador de serviços de navegação aérea em causa e aprovados pela autoridade supervisora nacional. As conclusões dessa auditoria devem ser tornados públicos, sem prejuízo do disposto no artigo 52.º, n.º 3.

CAPÍTULO IV GESTÃO DA REDE

Artigo 37.º

Funções da rede

1. As funções da rede de gestão do tráfego aéreo devem levar a uma utilização sustentável e eficiente do espaço aéreo e de recursos escassos. Devem também assegurar que os utilizadores do espaço aéreo possam operar trajetórias de voo e perfis otimizados em função do ambiente e do clima, assegurando simultaneamente o acesso equitativo e razoável ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea e minimizando o congestionamento. As funções da rede estabelecidas no n.º 2 do presente artigo destinam-se a apoiar o acesso sem descontinuidades aos serviços de navegação aérea por parte dos utilizadores do espaço aéreo, bem como a realização dos objetivos de desempenho a nível da União a que se refere o artigo 21.º, n.º 3, alínea b), e devem basear-se em requisitos operacionais. A execução dessas funções da rede deve respeitar o disposto no artigo 1.º e não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo nem as suas responsabilidades em matéria de ordem pública, segurança pública e defesa.

2. As funções da rede referidas no n.º 1 são as seguintes:

- a) A conceção e utilização das estruturas do espaço aéreo em toda a União, com vista a oferecer o nível exigido de segurança, capacidade, flexibilidade, capacidade de resposta e desempenho ambiental, tendo devidamente em conta as necessidades de segurança e defesa e sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros no que diz respeito às rotas e estruturas do espaço aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade;
- b) A ATFM;
- c) A coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente radiofrequências, bem como a coordenação de códigos dos transponders de radar;
- d) A facilitação da delegação da prestação de serviços de tráfego aéreo através da cooperação com os prestadores de serviços de tráfego aéreo e as autoridades dos Estados-Membros;
- e) O fornecimento de capacidade de controlo do tráfego aéreo na rede, em conformidade com os compromissos estabelecidos no NOP, tendo em vista o cumprimento dos requisitos de desempenho operacional da rede e dos valores de referência locais;
- f) A gestão de crises na rede;
- g) A atribuição de atrasos ATFM;
- h) A gestão do planeamento, acompanhamento e coordenação das atividades de execução da implantação de infraestruturas na rede europeia de ATM, em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, tendo em conta as necessidades operacionais e os procedimentos operacionais associados;
- i) A monitorização do funcionamento da infraestrutura da rede ATM europeia.

3. Os Estados-Membros e todas as partes interessadas operacionais devem executar funções de rede com o contributo do Gestor da Rede, conforme definido no artigo 38.º, n.º 6, e no ato de execução a que se refere o artigo 38.º, n.º 10.

4. As funções estabelecidas no n.º 2 não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. São exercidas em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo. As medidas tomadas para a execução das funções referidas no n.º 2 são de natureza puramente operacional ou técnica e devem ter em conta as especificidades dos Estados-Membros.

5. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento das disposições a que se refere o presente artigo, a Comissão, tendo em vista a realização dos objetivos estabelecidos no artigo 1.º, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3, atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas relativas à execução das funções de rede, incluindo a gestão de crises.

Artigo 38.º

O Gestor da Rede

1. A fim de alcançar os objetivos referidos no artigo 37.º, n.º 1, do presente regulamento, a Comissão, apoiada pela Agência, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, assegura que o Gestor da Rede contribui para a execução das funções de rede previstas no artigo 37.º, n.º 2, do presente regulamento, realizando as tarefas a que se refere o n.º 6 do presente artigo. A Comissão supervisiona a correta execução das tarefas do Gestor da Rede.

2. A Comissão deve designar um organismo independente, imparcial e competente para executar as tarefas do Gestor da Rede.

3. Para o efeito, a Comissão adotará um ato de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

A decisão de nomeação inclui os termos e condições da nomeação, incluindo o financiamento do Gestor da Rede.

4. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento das disposições a que se refere o n.º 2, a Comissão, tendo em vista a realização dos objetivos estabelecidos no artigo 1.º, adota atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas, nomeadamente:

- a) Requisitos e procedimentos de nomeação;
- b) Requisitos de independência;
- c) Requisitos de conhecimentos especializados;
- d) Financiamento;
- e) Supervisão pela Comissão da execução pelo Gestor da Rede das suas tarefas;
- f) Requisitos para medir o desempenho do Gestor da Rede.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

5. O Gestor da Rede deve executar as suas funções de forma imparcial, e economicamente eficiente, deve ser sujeito a uma governação apropriada e deve dispor de independência. Se o organismo competente nomeado como Gestor da Rede também exercer funções reguladoras, deve ser assegurada a separação organizacional com essas funções. No desempenho das suas funções, o Gestor da Rede deve ter em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo, salvaguardando simultaneamente as capacidades de defesa, e deve envolver plenamente todas as partes interessadas operacionais.

6. Na sequência da aplicação do ato de execução a que se refere o n.º 3 do presente artigo, o Gestor da Rede deve, dentro dos limites previstos no artigo 37.º, n.º 4, contribuir para a execução das funções de rede através das seguintes tarefas:

- a) O estabelecimento do Plano de Operações da Rede e a elaboração do Plano Estratégico da Rede;
- b) O apoio à conceção e coordenação da utilização das estruturas do espaço aéreo;
- c) A facilitação da delegação da prestação de serviços de tráfego aéreo, quando aprovada pelo Estado-Membro em causa, apoiando os Estados-Membros e os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa tendo em conta os acordos necessários para a coordenação do tráfego aéreo geral e operacional e a necessidade de manter uma coordenação adequada nas estruturas de espaço aéreo pertinentes;
- d) A coordenação e o apoio no fornecimento de capacidade de controlo do tráfego aéreo na rede, como estabelecido no NOP, tendo em vista o cumprimento dos requisitos de desempenho operacional da rede e dos valores de referência locais;

- e) A coordenação e o apoio na gestão de crises na rede;
- f) A coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente radiofrequências, bem como a coordenação de códigos dos transponders de radar;
- g) A coordenação da ATFM e o fornecimento, a organização e o funcionamento da unidade central de ATFM;
- h) O desenvolvimento de procedimentos e a organização de processos para a atribuição de atrasos ATFM através do processo decisório cooperativo;
- i) A coordenação, acompanhamento e apoio das atividades de planeamento e execução da implantação de infraestruturas na rede europeia de ATM, em parceria com as partes interessadas operacionais, a fim de assegurar a sua participação ativa na gestão e na governação;
- j) A monitorização do desempenho da infraestrutura da rede ATM europeia;
- k) A coordenação com a OACI e as regiões da OACI no que respeita à execução das funções de rede;
- l) A elaboração do programa de trabalho e do orçamento do Gestor da Rede;
- m) O fornecimento de dados sobre os planos de voo relacionados com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽²²⁾ ou com outras medidas de segurança e proteção, e através de quaisquer outras tarefas necessárias e intrinsecamente ligadas à contribuição do Gestor da Rede para a execução das funções da rede, tal como especificado nos atos de execução a que se refere o n.º 10.

7. O Gestor da Rede deve contribuir para a execução das funções de rede através de medidas de apoio destinadas a assegurar um planeamento e uma exploração seguros e eficientes das partes interessadas da rede, em condições normais e de crises na rede, e de medidas destinadas a melhorar continuamente as operações de rede no Céu Único Europeu e o desempenho global da rede, em especial no que diz respeito à aplicação do sistema de desempenho, nomeadamente nos domínios do clima e do ambiente. As medidas tomadas pelo Gestor da Rede devem ter em conta a necessidade de integrar plenamente os aeroportos na rede com o objetivo de assegurar o cumprimento dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados.

8. O Gestor da Rede deve cooperar estreitamente com a Comissão, a fim de permitir que os objetivos de desempenho referidos no artigo 21.º se reflitam adequadamente no planeamento global da capacidade, bem como na capacidade a prestar por cada prestador de serviços de tráfego aéreo e acordada entre o Gestor da Rede e os referidos prestadores de serviços de tráfego aéreo no NOP.

9. O Gestor da Rede:

- a) Através de um processo decisório cooperativo, determina ações operacionais e propõe medidas corretivas a tomar pelas partes interessadas operacionais, com vista a contribuir para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União e dos objetivos de desempenho locais vinculativos, tendo devidamente em conta as circunstâncias regionais e locais, bem como a aplicar os requisitos de desempenho operacional da rede e os valores de referência locais estabelecidos no NOP, e presta aconselhamento sobre trajetórias de voo otimizadas em função do clima; as partes interessadas operacionais podem decidir se as medidas corretivas propostas devem ser aplicadas e devem informar o Conselho de Administração da Rede das razões da sua não aplicação.
- b) Em coordenação com as partes relevantes, aconselha a Comissão e presta informações pertinentes ao PRB sobre a implantação da infraestrutura da rede ATM em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, nomeadamente para identificar os investimentos necessários para a rede.

10. A fim de assegurar a aplicação uniforme das disposições a que se referem os n.ºs 6 a 9 do presente artigo, a Comissão, tendo em vista a realização dos objetivos definidos no artigo 1.º, adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas para a execução das tarefas do Gestor da Rede, tal como definidas nesses números.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

⁽²²⁾ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

11. Na execução das suas tarefas, o Gestor da Rede deve tomar medidas através de um processo decisório cooperativo. As partes no processo decisório cooperativo devem atuar, na medida do possível, no sentido de melhorar o funcionamento e o desempenho da rede, inclusive no que respeita à realização dos objetivos a nível da União no domínio essencial de desempenho do clima e do ambiente. O processo decisório cooperativo deve promover o interesse da rede, tendo em conta os interesses essenciais de segurança e defesa e outras condições locais ou regionais, como as condições geográficas, topográficas e meteorológicas.

Os Estados-Membros devem ser plenamente envolvidos nas decisões de importância estratégica, em especial na elaboração do Plano Estratégico da Rede.

12. O processo decisório cooperativo a que se refere o n.º 11 deve basear-se, em especial, num processo de consulta das partes interessadas operacionais, dos coordenadores de faixas horárias em aeroportos, dos Estados-Membros e, se for caso disso, da Agência e da Comissão, nas estruturas e processos detalhados para as operações e nos mecanismos de resolução que envolvam o Conselho de Administração da Rede, se necessário.

No que diz respeito à soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo, é necessário o consentimento do respetivo Estado-Membro.

13. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento das disposições a que se referem os n.ºs 11 e 12, a Comissão, tendo em vista a realização dos objetivos estabelecidos no artigo 1.º, adota atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas ao processo decisório cooperativo, nomeadamente:

- a) Um processo de consulta das partes interessadas operacionais, dos coordenadores das faixas horárias nos aeroportos, dos Estados-Membros e, se for caso disso, da Agência e da Comissão;
- b) Estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações;
- c) A participação das autoridades dos Estados-Membros, quando necessário;
- d) Mecanismos de resolução que envolvam o Conselho de Administração da Rede, se necessário;
- e) Qualquer outra medida necessária no que respeita aos processos de tomada de decisão.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

14. É criado um Conselho de Administração da Rede com vista a assegurar uma governação adequada da execução das funções de rede.

Compete ao Conselho de Administração da Rede:

- a) Aprovar ou apoiar as medidas tomadas ou propostas pelo Gestor da Rede em conformidade com o ato de execução a que se refere o n.º 15;
- b) Aprovar as especificações para a consulta e as estruturas de trabalho detalhadas a que se referem os n.ºs 12 e 13;
- c) Aprovar o NOP;
- d) Aprovar o NSP, após consulta e tendo em conta o parecer dos Estados-Membros, e antes da sua aprovação pela Comissão;
- e) Monitorizar a execução das funções da rede e emitir pareceres ou recomendações sobre questões específicas; e
- f) Qualquer outra medida necessária para a execução dos mecanismos de governação.

A aprovação do NSP pela Comissão deve assumir a forma de um ato de execução. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

O Conselho de Administração da Rede conta com membros com e sem direito a voto. É composto por representantes das partes interessadas operacionais, representantes da Comissão, representantes do Gestor da Rede e representantes do EUROCONTROL.

15. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento das disposições a que se refere o n.º 14 do presente artigo, a Comissão, tendo em vista a realização dos objetivos estabelecidos no artigo 1.º, adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas relativas ao Conselho de Administração da Rede, em especial relativas:

- a) À composição do Conselho de Administração da Rede;
- b) Ao funcionamento e às responsabilidades do Conselho de Administração da Rede, tal como definidas no n.º 14;
- c) Aos mecanismos de governação da rede.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

16. Sem prejuízo do artigo 37.º, n.º 2, alínea a), do presente regulamento e dos artigos 44.º e 46.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base nesse regulamento, os Estados-Membros devem ter plena competência para desenvolver, aprovar e estabelecer as rotas e as estruturas do espaço aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade. A esse respeito, os Estados-Membros devem ter em conta as exigências do tráfego aéreo, a sazonalidade e a complexidade do tráfego aéreo e dos planos de desempenho. Antes de decidirem sobre esses aspetos, devem ter em devida conta as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo em causa, ou grupos que os representem, e das autoridades militares, se for caso disso.

Artigo 39.º

Transparência das contas do Gestor da Rede

1. As contas financeiras do Gestor da Rede devem ser elaboradas e publicadas anualmente. Essas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do Gestor da Rede, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o Gestor da Rede deve esforçar-se por as cumprir tanto quanto for possível.
2. O Gestor da Rede publica um relatório anual sobre as suas atividades e é regularmente submetido a uma auditoria independente.

Artigo 40.º

Relações com as partes interessadas

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem estabelecer mecanismos de consulta para consultar os utilizadores do espaço aéreo, os operadores aeroportuários e as autoridades militares pertinentes sobre todas as questões importantes relacionadas com os serviços prestados, incluindo alterações relevantes às configurações do espaço aéreo, ou investimentos estratégicos com um impacto relevante na gestão do tráfego aéreo e na prestação de serviços de navegação aérea ou nas taxas correlatas aplicáveis. Em especial, as suas posições devem ser tidas em conta numa fase precoce do processo de elaboração de planos de investimento estratégicos a longo prazo, especialmente no que diz respeito aos aspetos que exigem a sincronização entre a implantação de equipamentos aéreos e no solo.

Artigo 41.º

Relações com as autoridades militares

No contexto da política comum de transportes, os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades civis e militares competentes estabeleçam ou renovem acordos escritos ou disposições jurídicas equivalentes, relativamente à gestão de blocos específicos de espaço aéreo, e devem informar a Comissão em conformidade.

Artigo 42.º

Disponibilização e acesso a dados operacionais para o tráfego aéreo geral

1. No que diz respeito ao tráfego aéreo geral, os dados operacionais relevantes devem ser disponibilizados num formato interoperável em tempo real, numa base transparente e não discriminatória e sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança nacional, ordem pública e defesa, por todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos e pelo gestor de rede, incluindo a nível transfronteiriço e à escala da União. Essa disponibilidade deve beneficiar os prestadores de serviços de navegação aérea certificados ou declarados, as entidades que

tenham comprovado interesse em considerar a prestação de serviços de navegação aérea, as entidades militares responsáveis pelas atividades de segurança e defesa, os prestadores militares de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos, bem como o Gestor da Rede. Os dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.

2. Os preços do serviço a que se refere o n.º 1 devem basear-se em princípios gerais e regras comuns de fixação de preços a estabelecer no ato de execução a que se refere o n.º 4.

3. O acesso aos dados operacionais relevantes a que se refere o n.º 1 do presente artigo deve ser concedido gratuitamente às autoridades responsáveis pela supervisão da segurança, supervisão do desempenho e da rede, segurança, ordem pública e defesa, inclusive à Agência, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os requisitos pormenorizados para a disponibilização e o acesso a dados em conformidade com os n.ºs 1 e 3 do presente artigo, incluindo os dados operacionais específicos em causa, os princípios gerais e as regras comuns para a fixação dos preços a que se refere o n.º 2 do presente artigo e os requisitos para a identificação de entidades com interesse comprovado em considerar a prestação de serviços de navegação aérea. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

CAPÍTULO V

ESPAÇO AÉREO, INTEROPERABILIDADE E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Artigo 43.º

Informação aeronáutica eletrónica

Sem prejuízo da publicação de informação aeronáutica pelos Estados-Membros e em consonância com esta, o Gestor da Rede deve, na sequência da aplicação da decisão de execução a que se refere o artigo 38, n.º 3, do presente regulamento estabelecer uma infraestrutura de informação aeronáutica a nível da União para garantir a disponibilização de informação aeronáutica eletrónica de alta qualidade, apresentada de forma acessível, satisfazendo os requisitos de todos os utilizadores interessados em termos de qualidade e tempestividade. A informação aeronáutica assim disponibilizada deve corresponder apenas à informação que cumpre os requisitos essenciais estabelecidos no ponto 2.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 44.º

Classificação do espaço aéreo

A Comissão deve, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3, adotar disposições adequadas para assegurar a aplicação uniforme da classificação do espaço aéreo da OACI, com a devida adaptação, com vista a assegurar a prestação sem descontinuidades de serviços de tráfego aéreo seguros e eficientes no Céu Único Europeu.

Artigo 45.º

Utilização flexível do espaço aéreo

1. Tendo em conta as características e a natureza da atividade militar em cada Estado-Membro, bem como a organização dos assuntos militares sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros asseguram a aplicação no interior do Céu Único Europeu do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes e, se for o caso, em consonância com o Plano Diretor Europeu ATM.

2. Os Estados-Membros apresentam todos os anos à Comissão um relatório sobre a aplicação, no contexto da política comum dos transportes, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo em relação ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

3. Sempre que, e em especial à luz dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, forem necessárias condições uniformes para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo no interior do Céu Único Europeu, a Comissão, respeitando os limites da política comum de transportes e sem prejuízo do artigo 1.º, n.º 2, adota atos de execução que estabeleçam essas condições uniformes. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

4. Em caso de dificuldades operacionais significativas na aplicação do presente artigo que prejudiquem a salvaguarda de interesses essenciais da política de segurança ou de defesa, os Estados-Membros podem, a título temporário, suspender essa aplicação, na condição de informarem sem demora do facto a Comissão e os demais Estados-Membros. Na sequência da introdução de uma suspensão temporária, podem ser elaborados ajustamentos às regras adotadas nos termos do n.º 3 para o espaço aéreo da responsabilidade do Estado-Membro em causa. A suspensão temporária e quaisquer ajustamentos desse tipo devem ser levantados quando essas dificuldades operacionais cessarem.

Artigo 46.º

Coordenação do SESAR

As entidades responsáveis pelas tarefas estabelecidas no direito da União nos domínios da coordenação da fase de definição do SESAR, da fase de desenvolvimento do SESAR e da fase de implantação do SESAR, consoante o caso, devem assegurar uma coordenação eficaz entre essas três fases, de modo a alcançar uma transição harmoniosa e atempada entre elas, centrando-se, em especial, na fase de industrialização.

Todas as partes interessadas civis e militares pertinentes devem participar tão amplamente quanto possível.

Artigo 47.º

Projetos comuns

1. A Comissão pode criar projetos comuns, com base nas necessidades de sincronização entre as partes interessadas, para a execução das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que tenham um impacto a nível da rede e que tenham atingido a maturidade suficiente no que respeita a essa execução, a fim de permitir capacidades interoperáveis em todos os Estados-Membros com vista a melhorar o desempenho do Céu Único Europeu.

2. A Comissão pode igualmente estabelecer mecanismos de governação para projetos comuns e para a respetiva execução. Todos os intervenientes civis e militares relevantes devem ser envolvidos nestes mecanismos na medida do possível e, sempre que possível e adequado, desempenhar um papel de liderança.

3. Os projetos comuns podem ser elegíveis para financiamento da União no âmbito do quadro financeiro plurianual. Para esse efeito, e sem prejuízo da competência dos Estados-Membros para decidir sobre a utilização dos seus recursos financeiros, a Comissão procede a uma análise de custos-benefícios independente e à consulta dos Estados-Membros e dos interessados, nos termos do artigo 49.º, a fim de examinar a definição de prioridades e todos os meios adequados para financiar a implantação dos projetos.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os projetos comuns e os mecanismos de governação a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 48.º, n.º 3.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 48.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único, doravante designado «comité», composto por dois representantes de cada Estado-Membro e presidido pela Comissão. O comité assegura que sejam adequadamente tidos em consideração os interesses de todas as categorias de utilizadores. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

4. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 49.º***Consulta das partes interessadas**

1. Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais, o PRB e o Gestor da Rede, bem como a Agência, devem, no que diz respeito às suas funções nos termos do artigo 21.º, n.ºs 3 e 4, e do artigo 38.º, n.º 1, estabelecer mecanismos de consulta para a consulta adequada das partes interessadas.

2. A Comissão estabelece um procedimento a nível da União para consultar as partes interessadas relevantes sobre as questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento.

O Comité de Diálogo Setorial específico criado pela Decisão 98/500/CE participa na consulta. Para efeitos do n.º 3, alínea e), do presente artigo, caso seja necessário efetuar uma consulta relacionada com aspetos militares, a Comissão consulta, além dos Estados-Membros, a Agência Europeia de Defesa e as autoridades militares nacionais.

3. Para efeitos dos n.ºs 1 e 2, devem ser consultadas, se for caso disso, pelo menos as seguintes partes interessadas operacionais e não operacionais:

- a) Os prestadores de serviços de navegação aérea ou os grupos que os representam;
- b) O Gestor da Rede;
- c) Os operadores aeroportuários ou os grupos pertinentes que os representam;
- d) Os utilizadores do espaço aéreo ou os grupos pertinentes que os representam;
- e) As forças militares;
- f) Os fabricantes;
- g) Os organismos representativos dos profissionais do setor;
- h) As autoridades nacionais competentes;
- i) Os coordenadores de faixas horárias em aeroportos;
- j) Organizações não-governamentais interessadas na aviação ou na gestão do tráfego aéreo.

*Artigo 50.º***Relações com países terceiros**

A União e os seus Estados-Membros devem visar e apoiar a extensão do Céu Único Europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objetivo, devem diligenciar, no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, em especial na área EUROCONTROL ou na região EUR da OACI, no sentido de alargar o Céu Único Europeu a esses países. Além disso, deverão envidar esforços para cooperar com esses países, quer no contexto de acordos celebrados sobre a prestação de serviços transfronteiriços com países terceiros, de cooperação em matéria de modernização da ATM, sobre as funções de rede, quer no âmbito do Acordo entre a União e o EUROCONTROL, que proporciona um quadro geral para uma cooperação acrescida, reforçando a «dimensão pan-europeia» da ATM.

O presente artigo não prejudica as decisões dos Estados-Membros sobre se o Céu Único Europeu deve ser alargado aos seus países e territórios ultramarinos ou territórios autónomos situados noutras regiões da OACI.

*Artigo 51.º***Apoio de outros organismos**

A Comissão pode requerer o apoio de outros organismos para executar as tarefas que lhe incumbem no quadro do presente regulamento incluindo o EUROCONTROL no âmbito do Acordo entre a União e o EUROCONTROL que estabelece um quadro geral para uma cooperação reforçada.

*Artigo 52.º***Confidencialidade**

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem as autoridades nacionais competentes, nem a Comissão, nem o conselho de análise do desempenho, nem o Gestor da Rede, nem a Agência, podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente informações sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos e receitas.
2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais e pela Comissão quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, dos aeroportos ou de outros interessados na proteção da sua informação sensível do ponto de vista comercial.
3. A informação e os dados facultados com base no artigo 12.º, n.º 4, artigo 23.º, n.º 10, artigo 24.º, n.º 6, artigo 25.º, n.º 2, artigo 36.º, n.º 3, e artigo 36.º, n.º 4, ou comunicados nos termos do artigo 29.º, n.º 6, nomeadamente no que se refere aos custos determinados e aos custos reais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser divulgados ao público, sem prejuízo da proteção da segurança pública, da defesa e de assuntos militares ou de interesses comerciais de uma pessoa singular ou coletiva, incluindo a propriedade intelectual, a menos que exista um interesse público superior.

*Artigo 53.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e nos atos de execução adotados com base no mesmo, em especial por utilizadores do espaço aéreo, pelos operadores aeroportuários e por prestadores de serviços de navegação aérea, e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 54.º***Avaliação**

1. A Comissão procede a uma avaliação dos impactos legais, sociais, económicos e ambientais do presente regulamento e do seu valor acrescentado, a nível nacional e europeu, depois de terminado o quinto período de referência e o mais tardar três anos depois de terminado esse período de referência. Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros, incluindo às autoridades militares, informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento.
2. A Comissão envia esse relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Os resultados da avaliação a que se refere o n.º 1 devem ser tornados públicos.

*Artigo 55.º***Salvaguardas**

O presente regulamento não impede que um Estado-Membro aplique medidas na medida em que estas sejam necessárias à salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa. Essas medidas são, nomeadamente, as que forem imperativas:

- a) Para a vigilância do espaço aéreo que se encontre sob a sua responsabilidade em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea da OACI, incluindo a capacidade de detetar, identificar e avaliar todas as aeronaves que utilizem esse espaço aéreo, tendo em vista procurar salvaguardar a segurança dos voos e agir a fim de garantir as necessidades de segurança e defesa;
- b) Em caso de graves perturbações internas que afetem a manutenção da lei e da ordem pública;
- c) Em caso de guerra ou de tensões internacionais graves que constituam uma ameaça de guerra;
- d) Para o cumprimento das obrigações assumidas a nível internacional por um Estado-Membro tendo em vista a manutenção da paz e da segurança internacional;

e) Para a condução de operações e treinos militares, incluindo as possibilidades necessárias aos exercícios.

Artigo 56.º

Revogação

Os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 são revogados, sem prejuízo do disposto no artigo 58.º do presente regulamento.

As remissões para os regulamentos revogados devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo II.

Artigo 57.º

Alteração do Regulamento (UE) 2018/1139

O Regulamento (UE) 2018/1139 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e das responsabilidades dos Estados-Membros no que respeita ao espaço aéreo sob a sua jurisdição, à conceção de estruturas de espaço aéreo no Céu Único Europeu.

(*) Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à realização do Céu Único Europeu (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).»;

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Sem prejuízo dos requisitos nacionais em matéria de segurança e de defesa e do disposto no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/2803, os Estados-Membros asseguram que:

a) As instalações a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea b), do presente artigo que estejam abertas ao uso público; e

b) Os serviços ATM/ANS a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea c), do presente artigo que sejam prestados ao tráfego aéreo a que se aplica o Regulamento (UE) 2024/2803,

ofereçam um nível de segurança e de interoperabilidade com os sistemas civis tão eficaz como o que resulta da aplicação dos requisitos essenciais estabelecidos nos anexos VII e VIII do presente regulamento.»;

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) “ATM/ANS”: gestão do tráfego aéreo, na aceção do artigo 2.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2024/2803 e serviços de navegação aérea, na aceção do artigo 2.º, ponto 5, do mesmo regulamento, bem como as funções da rede a que se refere o artigo 37.º do mesmo regulamento, e serviços de produção e tratamento, formatação e fornecimento de dados ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea;»;

b) Os pontos 33 e 34 passam a ter a seguinte redação:

«33) “Espaço aéreo do Céu Único Europeu”: o espaço aéreo por cima do território a que se aplicam os Tratados e qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros aplicam o Regulamento (UE) 2024/2803, nos termos do artigo 1.º, n.º 4, do mesmo regulamento;

34) “Autoridade nacional competente”: uma ou mais entidades designadas por um Estado-Membro, às quais foram conferidos os poderes necessários e atribuídas responsabilidades para realizar as atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e o regime sancionatório, em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados;»;

3) Ao artigo 41.º é inserido o seguinte número:

«3-A. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode estar sujeito a condições objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionadas e transparentes. Essas condições poderão, se for caso disso, dizer respeito:

- a) À delimitação ou restrição de operações de serviços diversos dos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea;
- b) Aos contratos, acordos ou outros convénios entre o prestador de serviços ATM/ANS e um terceiro e que sejam relativos aos serviços em questão;
- c) À prestação de informações que seja razoavelmente necessária para a verificação dos requisitos relativos ao certificado estabelecidos no presente artigo; e
- d) Quaisquer outras condições jurídicas não específicas dos serviços de navegação aérea, como as condições para a suspensão ou a retirada do certificado.»;

4) O artigo 43.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 43.º

Atos de execução relativos a prestadores de serviços ATM/ANS e a organizações envolvidas no projeto, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, para a prestação dos serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea g), a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

- a) As regras e os procedimentos específicos de prestação de serviços ATM/ANS em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, incluindo o estabelecimento e aplicação do plano de contingência nos termos do ponto 5.1, alínea f), do anexo VIII;
- b) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 41.º, n.º 1;
- b-B) As condições referidas no artigo 41.º, n.º 3-A;
- c) As regras e os procedimentos para a declaração pelos prestadores de serviços de informação de voo a que se refere o artigo 41.º, n.º 5, e as situações em que esses certificados são autorizados;
- d) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 42.º, n.º 1, alínea b) e as situações em que esses certificados são obrigatórios;
- e) As regras e os procedimentos para a declaração pelas organizações a que se refere o artigo 42.º, n.º 1, alínea a), e as situações em que essas declarações são obrigatórias;
- f) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se referem o artigo 41.º, n.º 1, e o artigo 42.º, n.º 1, alínea b), e das organizações que apresentam declarações de acordo com o artigo 41.º, n.º 5, e com o artigo 42.º, n.º 1, alínea a).

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. As regras a que se refere o n.º 1 devem ter devidamente em conta o Plano Diretor de ATM europeu.

3. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 40.º do presente regulamento e tem devidamente em conta as normas e as práticas recomendadas internacionais, em especial as enunciadas nos anexos 2 a 4, 10, 11 e 15 da Convenção de Chicago.»
- 5) O artigo 62.º é alterado do seguinte modo:
- a) É aditado o seguinte número:
- «2-A. Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) 2024/2803, para efeitos da execução das suas tarefas de certificação, supervisão e execução em relação aos requisitos essenciais enumerados no anexo VIII, ponto 7, do presente regulamento, as autoridades competentes devem basear-se nas avaliações efetuadas pela autoridade supervisora nacional a que se refere o artigo 4.º desse regulamento na execução das suas tarefas nos termos do artigo 7.º, n.º 3, desse regulamento.»
- b) No n.º 14, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Às regras e os procedimentos para a condução do processo de certificação e das investigações, das inspeções, das auditorias e de outras atividades de monitorização necessárias para garantir uma supervisão eficaz pela autoridade nacional competente das pessoas singulares e coletivas e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo presente regulamento e às regras e os procedimentos para a avaliação e a supervisão da conformidade dos prestadores de serviços ATM/ANS com os requisitos essenciais enumerados no Anexo VIII, ponto 7, do presente Regulamento pela autoridade supervisora nacional a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (UE) 2024/2803 sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 1, desse regulamento;»
- 6) O artigo 93.º passa a ter a seguinte redação:
- «Artigo 93.º
- Realização do Céu Único Europeu**
- Caso disponha dos conhecimentos especializados pertinentes, a Agência, mediante pedido, presta assistência técnica à Comissão na realização do Céu Único Europeu, em especial:
- a) Realizando investigações, inquéritos técnicos e estudos;
- b) Contribuindo, nas matérias abrangidas pelo presente regulamento, em colaboração com o Conselho de Análise do Desempenho (PRB) previsto no artigo 13.º do Regulamento (UE) 2024/2803, para a implementação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede;
- c) Contribuindo para a execução do Plano Diretor de ATM europeu, incluindo o desenvolvimento e a implementação do Projeto SESAR.»
- 7) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:
- a) É inserido o seguinte ponto:
- «2.3-A. Serviços de dados de tráfego aéreo
- 2.3-A.1. Os dados recolhidos sobre o tráfego aéreo devem ser de qualidade suficiente, completos, atuais, de uma fonte legítima e fornecidos em tempo útil.
- 2.3-A.2. Os serviços de dados de tráfego aéreo devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita à disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão para satisfazer as necessidades dos utilizadores.
- 2.3-A.3. Os sistemas e as ferramentas de prestação de serviços de dados de tráfego aéreo devem ser concebidos, produzidos e mantidos de forma adequada, de modo a assegurar que são adequados aos fins a que se destinam.
- 2.3-A.4. A disseminação desses dados deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra as interferências ou alterações intencionais ou não intencionais.»

b) O ponto 2.8 passa a ter a seguinte redação:

«2.8. Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes específicos de espaço aéreo para determinada utilização deve ser monitorizada, coordenada e publicada em tempo útil, a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em todas as circunstâncias. Tendo em conta a organização de atividades militares, e os aspetos conexos, sob a responsabilidade dos Estados-Membros, a gestão do espaço aéreo deve também sustentar a aplicação uniforme do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme descrito pela OACI e aplicado no âmbito do Regulamento (UE) 2024/2803, de modo a facilitar a gestão do espaço e do tráfego aéreos no contexto da política comum de transportes.»;

c) No ponto 5.1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Conforme adequado ao tipo de atividade e à dimensão da organização, o prestador de serviços deve implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança e a proteção e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;»;

d) É aditado o seguinte ponto:

«7. REQUISITOS EM MATÉRIA DE SOLIDEZ FINANCEIRA, RESPONSABILIDADE, COBERTURA DE SEGURO, PROPRIEDADE E ESTRUTURA ORGANIZATIVA

A fim de garantirem uma prestação de serviços segura e contínua, os prestadores de serviços ATM/ANS devem:

- a) Demonstrar solidez financeira suficiente;
- b) Estar cobertos por um seguro de responsabilidade civil adequado, tendo em conta o seu estatuto jurídico e o nível de cobertura dos seguros comerciais disponíveis; e
- c) Cumprir os requisitos aplicáveis em matéria de propriedade e estrutura organizativa, a fim de evitar conflitos de interesses e assegurar uma prestação de serviços não discriminatória.».

Artigo 58.º

Disposições transitórias

1. O artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e o artigo 12.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004 continuam a ser aplicáveis até 2 de dezembro de 2026.
2. O Órgão de Análise do Desempenho designado nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 continua a exercer as suas funções até 2 de junho de 2025.
3. O artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, com exceção do n.º 2 desse artigo, e o artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, bem como os atos de execução adotados com base neste, continuam a ser aplicáveis para efeitos da execução dos sistemas de desempenho e regimes de tarifação relativos ao terceiro e quarto períodos de referência.
4. A Decisão de Execução (UE) 2019/709 da Comissão ⁽²³⁾ continua a ser aplicável até ao final do quarto período de referência ou até que seja adotado um ato de execução nos termos do artigo 38.º, n.º 3, do presente regulamento, consoante o que ocorrer primeiro.
5. O artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 continua a ser aplicável até 2 de dezembro de 2026.

Artigo 59.º

Entrada em vigor e aplicação

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

No entanto, o artigo 4.º, n.ºs 3 e 5, e o artigo 36.º, n.º 3, são aplicáveis a partir de 2 de dezembro de 2026.

⁽²³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/709 da Comissão, de 6 de maio de 2019, relativa à nomeação do gestor da rede para as funções da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM) do céu único europeu (JO L 120 de 8.5.2019, p. 27).

Os artigos 13.º a 16.º são aplicáveis seis meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento. Os artigos 21.º a 34.º são aplicáveis a partir da entrada em vigor do presente regulamento, para efeitos da aplicação dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação relativos ao quinto período de referência e aos períodos de referência subsequentes.

O artigo 53.º é aplicável a partir de 2 de dezembro de 2026.

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de outubro de 2024.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

R. METSOLA

Pelo Conselho

O Presidente

ZSIGMOND B. P.

ANEXO I

Regulamentos revogados com as respetivas alterações

Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).	
Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).	
Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).	
Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 34).	Apenas os artigos 1.º, 2.º e 3.º

ANEXO II

Tabela de correspondência

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3			Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3
—			Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 1.º, n.º 4			—
Artigo 2.º, ponto 1, alíneas a) e b)			Artigo 2.º, ponto 6, alíneas a) e b)
—			Artigo 2.º, ponto 7
Artigo 2.º, ponto 2			Artigo 2.º, ponto 1
Artigo 2.º, ponto 3			Artigo 2.º, ponto 2
—			Artigo 2.º, ponto 3
Artigo 2.º, ponto 4			Artigo 2.º, ponto 5
Artigo 2.º, ponto 5			Artigo 2.º, ponto 4
Artigo 2.º, ponto 6			Artigo 2.º, ponto 11
Artigo 2.º, ponto 7			Artigo 2.º, ponto 12
—			Artigo 2.º, ponto 13
Artigo 2.º, ponto 8			Artigo 2.º, ponto 14
Artigo 2.º, ponto 9			Artigo 2.º, ponto 8
Artigo 2.º, ponto 10			Artigo 2.º, ponto 9
Artigo 2.º, ponto 11			Artigo 2.º, ponto 10
Artigo 2.º, ponto 12			Artigo 2.º, ponto 17
—			Artigo 2.º, pontos 18 a 20
Artigo 2.º, ponto 13			Artigo 2.º, ponto 16
Artigo 2.º, ponto 13-A			Artigo 2.º, ponto 36
Artigo 2.º, ponto 14			—
Artigo 2.º, ponto 15			Artigo 2.º, ponto 21
—			Artigo 2.º, pontos 22 a 25
Artigo 2.º, ponto 16			Artigo 2.º, ponto 26
Artigo 2.º, ponto 17			Artigo 2.º, ponto 35
Artigo 2.º, ponto 18			—
Artigo 2.º, ponto 19			Artigo 2.º, ponto 27
—			Artigo 2.º, pontos 28 e 29
Artigo 2.º, ponto 20			Artigo 2.º, ponto 34
Artigo 2.º, ponto 22			Artigo 2.º, ponto 37
Artigo 2.º, ponto 23			—
Artigo 2.º, ponto 23-A			Artigo 2.º, ponto 38
—			Artigo 2.º, ponto 39
Artigo 2.º, ponto 23-B			Artigo 2.º, ponto 15
Artigo 2.º, pontos 24 e 25			—
Artigo 2.º, ponto 26			Artigo 2.º, ponto 40

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
—			Artigo 2.º, pontos 41 e 42
Artigo 2.º, ponto 27			—
Artigo 2.º, ponto 28			Artigo 2.º, ponto 43
Artigo 2.º, ponto 29			Artigo 2.º, ponto 44
—			Artigo 2.º, pontos 45 e 46
Artigo 2.º, ponto 30			Artigo 2.º, ponto 47
—			Artigo 2.º, pontos 48 a 52
Artigo 2.º, ponto 31			Artigo 2.º, ponto 53
—			Artigo 2.º, pontos 54 e 55
Artigo 2.º, ponto 32			—
Artigo 2.º, ponto 33			Artigo 2.º, ponto 56
Artigo 2.º, ponto 34			Artigo 2.º, ponto 57
—			Artigo 2.º, pontos 58 a 62
Artigo 2.º, pontos 35 e 36			—
Artigo 2.º, ponto 38			Artigo 2.º, ponto 63
Artigo 2.º, ponto 39			Artigo 2.º, ponto 64
—			Artigo 2.º, ponto 65
Artigo 2.º, ponto 40			Artigo 2.º, ponto 66
—			Artigo 2.º, ponto 67, e artigo 3.º
Artigo 2.º, ponto 41			Artigo 2.º, ponto 30
—			Artigo 2.º, pontos 31 a 33
Artigo 3.º			—
Artigo 4.º, n.º 1			Artigo 4.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 2			Artigo 4.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 4.º, n.º 3, primeiro período			Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 3, segundo período			Artigo 4.º, n.º 5
—			Artigo 4.º, n.º 6
Artigo 4.º, n.º 4			Artigo 4.º, n.º 7
Artigo 4.º, n.º 5			Artigo 4.º, n.º 8
—			Artigos 5.º a 12.º
Artigo 5.º, n.º 1			Artigo 48.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 2			Artigo 48.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 3			Artigo 48.º, n.º 3
—			Artigo 48.º, n.º 4
Artigo 5.º, n.ºs 4 e 5, e artigo 6.º			—
Artigo 7.º			Artigo 50.º
Artigo 8.º, n.º 1			Artigo 51.º
—			Artigo 52.º
Artigo 8.º, n.º 2			—
Artigo 9.º			Artigo 53.º

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
Artigo 10.º, n.º 1			Artigo 49.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 2			Artigo 49.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 3			Artigo 49.º, n.º 3
Artigo 11.º, n.º 1, primeiro período			Artigo 21.º, n.º 1
—			Artigo 21.º, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 1, alíneas a) a c)			Artigo 21.º, n.º 3, alíneas a) a d)
Artigo 11.º, n.º 2			Artigo 13.º
—			Artigos 14.º a 20.º
Artigo 11.º, n.º 3, alínea a)			Artigo 22.º
Artigo 11.º, n.º 3, alínea b)			Artigo 21.º, n.º 3, alínea c), artigo 23.º
Artigo 11.º, n.º 3, alínea c)			Artigo 24.º
—			Artigo 25.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 11.º, n.º 3, alínea d), primeiro e terceiro períodos			Artigo 21.º, n.º 3, primeiro período
Artigo 11.º, n.º 3, alínea d), segundo período			Artigo 25.º, n.º 3
Artigo 11.º, n.º 3, alínea e)			Artigo 25.º, n.º 4
—			Artigos 26.º e 27.º
Artigo 11.º, n.º 4, alínea a)			Artigo 21.º, n.º 4, alínea a)
—			Artigo 21.º, n.º 4, alíneas b) a e)
Artigo 11.º, n.º 4, alíneas b) e c)			—
Artigo 11.º, n.º 4, alínea d)			Artigo 21.º, n.º 4, alínea f)
Artigo 11.º, n.º 4, alínea e)			Artigo 21.º, n.º 4, alínea g)
—			Artigo 21.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alíneas h) a m), e artigo 21.º, n.º 4, segundo e terceiro parágrafos, artigo 21.º, n.ºs 5 e 6
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo			Artigo 28.º
Artigo 11.º, n.º 5			Artigo 21.º, n.º 7
Artigo 11.º, n.º 6			Artigo 28.º
—			Artigos 29.º a 47.º
Artigo 12.º, n.º 1, artigo 12.º, n.º 2, primeiro período, até «no artigo 3.º» e último período			Artigo 54.º, n.º 1
Artigo 12.º, n.º 2, parte do primeiro período que começa por «e apresenta relatórios ao Parlamento Europeu»			Artigo 54.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.ºs 3 e 4			—
Artigo 13.º			Artigo 55.º
—			Artigos 56.º a 58.º
Artigo 13.º-A			—

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
Artigo 14.º	<p>Artigo 1.º</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Artigo 2.º, n.º 1</p> <p>Artigo 2.º, n.º 2</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Artigo 2.º, n.º 3</p> <p>Artigo 2.º, n.º 4</p> <p>Artigo 2.º, n.º 5</p> <p>Artigo 2.º, n.º 6</p> <p>—</p> <p>Artigos 3.º a 6.º</p> <p>Artigo 7.º, n.º 1, artigo 7.º, n.º 3, primeiro período, artigo 7.º, n.º 4, primeiro período, e artigo 7.º, n.ºs 6 e 8</p> <p>Artigo 7.º, n.º 2</p> <p>Artigo 7.º, n.º 3, segundo e terceiro períodos</p> <p>Artigo 7.º, n.º 4, segundo e terceiro períodos</p> <p>—</p> <p>Artigo 7.º, n.º 5</p> <p>Artigo 7.º, n.º 7</p> <p>—</p> <p>Artigo 7.º, n.º 9</p> <p>Artigo 8.º, n.º 1, até «prestador de serviços de tráfego aéreo»</p> <p>Artigo 8.º, n.º 1, segundo período, a partir de «titular de um certificado válido»</p> <p>—</p> <p>Artigo 8.º, n.º 2</p> <p>Artigo 8.º, n.º 3</p> <p>—</p> <p>Artigo 8.º, n.º 4</p> <p>Artigo 8.º, n.º 5</p> <p>Artigo 8.º, n.º 6</p> <p>Artigo 9.º</p> <p>Artigo 9.º-A</p> <p>—</p>		<p>Artigo 59.º</p> <p>Artigo 1.º, n.º 1</p> <p>Artigo 1.º, n.ºs 2 a 4</p> <p>Artigo 2.º</p> <p>Artigo 5.º, n.º 1</p> <p>Artigo 5.º, n.º 2</p> <p>Artigo 5.º, n.º 3</p> <p>Artigo 6.º, n.º 1</p> <p>Artigo 6.º, n.º 3</p> <p>Artigo 6.º, n.º 2</p> <p>Artigo 6.º, n.º 4</p> <p>Artigo 6.º, n.º 5</p> <p>Artigo 6.º, n.º 6</p> <p>—</p> <p>Artigo 7.º, n.º 1, artigo 57.º, ponto 7, alíneas c) e d)</p> <p>Artigo 7.º, n.º 2</p> <p>—</p> <p>Artigo 57.º, pontos 3 e 4</p> <p>Artigo 57.º, pontos 5, 6 e 7, alíneas a) e b)</p> <p>Artigo 7.º, n.º 4</p> <p>Artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, e artigo 7.º, n.º 3</p> <p>—</p> <p>Artigo 8.º, n.º 1, primeiro e segundo períodos</p> <p>Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a)</p> <p>Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas b) a d), e segundo parágrafo</p> <p>Artigo 8.º, n.º 3</p> <p>Artigo 8.º, n.º 4</p> <p>Artigo 8.º, n.º 5</p> <p>Artigo 8.º, n.º 1, terceiro período</p> <p>—</p> <p>Artigo 8.º, n.º 6</p> <p>Artigo 10.º</p> <p>Artigo 3.º</p> <p>Artigo 4.º</p>

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
	Artigo 9.º-B		—
	Artigo 10.º		Artigo 9.º
	—		Artigos 11.º a 28.º
	Artigo 11.º		Artigo 41.º
	Artigo 12.º, n.º 1		Artigo 36.º, n.º 1
	Artigo 12.º, n.º 2		Artigo 36.º, n.º 1
	Artigo 12.º, n.º 3		Artigo 36.º, n.º 3
	—		Artigo 36.º, n.º 4
	—		Artigos 37.º a 40.º
	Artigo 12.º, n.º 4		Artigo 36.º, n.º 2
	Artigo 12.º, n.º 5		—
	Artigo 13.º, n.º 1		Artigo 42.º, n.º 1
	Artigo 13.º, n.º 2		Artigo 42.º, n.ºs 1 e 3
	—		Artigo 42.º, n.º 2
	Artigo 13.º, n.º 3		Artigo 42.º, n.º 4
	—		Artigos 43.º a 46.º
	Artigo 14.º		Artigo 29.º, n.ºs 1 e 4
	—		Artigo 29.º, n.º 2
	Artigo 15.º, n.º 1		Artigo 29.º, n.º 3
	—		Artigo 29.º, n.º 5
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea a)		Artigo 30.º, n.ºs 1 e 2
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), primeiro período		Artigo 30.º, n.º 2
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), segundo período		Artigo 30.º, n.º 3
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), terceiro período		Artigo 30.º, n.º 4
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea c)		—
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea d)		Artigo 30.º, n.º 6
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea e)		Artigo 30.º, n.º 5
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea f)		Artigo 29.º, n.º 6, e artigo 33.º
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea a)		Artigo 32.º, n.º 1
	—		Artigo 32.º, n.ºs 2 e 3
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea b)		Artigo 32.º, n.º 4
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea c)		Artigo 31.º, n.º 1
	—		Artigo 31.º, n.ºs 2, 3 e 4
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea d)		Artigo 29.º, n.º 3, segundo período
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea e)		Artigo 29.º, n.º 3, primeiro período, artigo 30.º, n.º 2, e artigo 32.º, n.º 1
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea f), primeiro período		Artigo 29.º, n.º 4

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea f), segundo período		Artigo 32.º, n.ºs 5 a 8
	Artigo 15.º, n.º 4		Artigo 33.º
	Artigo 15.º-A, n.ºs 1 e 3, primeiro período		Artigo 47.º, n.ºs 1 e 4
	Artigo 15.º-A, n.º 2		Artigo 47.º, n.ºs 2 e 4
	—		Artigos 48.º a 51.º
	Artigo 15.º-A, n.º 3, segundo e terceiro períodos		Artigo 47.º, n.º 3
	Artigo 15.º-A, n.º 3, quarto período		—
	Artigo 16.º, n.º 1		Artigo 34.º, n.º 1
	Artigo 16.º, n.ºs 2 e 3, primeiro período		Artigo 34.º, n.ºs 2 e 3
	—		Artigo 35.º
	Artigo 16.º, n.º 3, segundo e terceiro períodos		—
	Artigo 17.º		—
	Artigo 18.º, n.º 1		Artigo 52.º, n.º 1
	Artigo 18.º, n.º 2		Artigo 52.º, n.º 2
	Artigo 18.º, n.º 3		Artigo 52.º, n.º 3
	—		Artigos 53.º a 57.º, ponto 2
	Artigo 18.º-A		—
	Artigo 19.º		Artigo 59.º
	Anexo I		—
	Anexo II		Artigo 57.º, ponto 3
	—		Artigo 57.º, pontos 4 a 7, e artigo 58.º
		Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 1
		—	Artigo 1.º, n.ºs 2 e 3
		Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 4
		—	Artigos 2.º a 36.º
		Artigo 1.º, n.º 4, e artigo 3.º	—
		Artigo 3.º-A	Artigo 43.º
		Artigo 4.º, alínea a)	—
		Artigo 4.º, alínea b)	Artigo 44.º
		Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 37.º, n.º 1
		Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 37.º, n.º 2
		—	Artigo 37.º, n.º 3
		Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 37.º, n.º 4

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	O presente regulamento
		Artigo 6.º, n.º 2, terceiro parágrafo, primeiro período	Artigo 38.º, n.ºs 2 a 4
		Artigo 6.º, n.º 2, terceiro parágrafo, segundo e terceiro períodos	Artigo 38.º, n.º 5
		—	Artigo 38.º, n.ºs 6 a 9
		Artigo 6.º, n.º 3	—
		Artigo 6.º, n.º 4	Artigo 37.º, n.º 5, artigo 38.º, n.ºs 10 e 13
		—	Artigo 38.º, n.ºs 1, 11 e 12, 14 e 15
		Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 38.º, n.º 16
		—	Artigos 39.º a 42.º
		Artigo 6.º, n.º 6	Artigo 37.º, n.º 2, alínea b)
		Artigo 6.º, n.ºs 7 e 8	Artigo 37.º, n.º 5, e artigo 38.º, n.º 10
		Artigo 6.º, n.º 9	—
		Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 45.º, n.º 1
		Artigo 7.º, n.º 2	Artigo 45.º, n.º 2
		Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 45.º, n.º 3
		Artigo 8.º	Artigo 45.º, n.º 4
		—	Artigos 46.º a 58.º
		Artigo 10.º	—
		Artigo 11.º	Artigo 59.º