

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/317 DA COMISSÃO

de 11 de fevereiro de 2019

que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 6,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) O sistema de desempenho a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 deve melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu.
- (2) O regime de tarifação dos serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 é fundamental para o êxito da aplicação do sistema de desempenho e deve, assim, complementá-lo. O regime de tarifação deve contribuir para uma maior transparência na determinação, imposição e controlo da aplicação de taxas aos utilizadores do espaço aéreo, bem como contribuir para a rentabilidade da prestação de serviços de navegação aérea e para a eficiência das operações de voo, mantendo simultaneamente um nível otimizado de segurança. Este regime de tarifação deve também ser coerente com o regime de tarifação do Eurocontrol relativo a taxas de rota e com o disposto no artigo 15.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»).
- (3) Por razões de clareza e a fim de proporcionar um quadro regulamentar adaptado para o terceiro período de referência do sistema de desempenho, é necessário rever as regras de execução que regem o sistema de desempenho e o regime de tarifação previstos no Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão ⁽³⁾ e no Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão ⁽⁴⁾, e consolidar essas disposições num único regulamento de execução.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede (JO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea (JO L 128 de 9.5.2013, p. 31).

- (4) Nos termos do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, o sistema de desempenho abrange os serviços de navegação aérea e as funções da rede a que se refere o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾. Por conseguinte, o presente regulamento aplica-se ao gestor da rede, nomeado em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ⁽⁶⁾.
- (5) O sistema de desempenho e o regime de tarifação devem melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea através de uma abordagem porta-a-porta, abrangendo tanto os serviços de navegação aérea de rota como os serviços de navegação aérea terminal. Devem promover melhorias a longo prazo no desempenho dos serviços de navegação aérea, conforme refletido no Plano Diretor Europeu ATM ⁽⁷⁾, tendo em devida conta os objetivos imperativos de segurança. O sistema de desempenho deve contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação e permitir uma utilização otimizada do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo no espaço aéreo europeu.
- (6) Um órgão de análise do desempenho pode aconselhar de modo independente a Comissão, a seu pedido, em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede na União.
- (7) As autoridades supervisoras nacionais devem poder obter de todas as partes interessadas, incluindo dos prestadores de serviços de navegação aérea sob a sua supervisão, os dados pertinentes necessários para garantir a correta aplicação e supervisão do presente regulamento a nível local. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar as inspeções e vistorias realizadas pelas autoridades supervisoras nacionais para efeitos de monitorização da aplicação do sistema de desempenho e do regime de tarifação.
- (8) O gestor da rede deve fornecer dados pertinentes para a definição de objetivos a nível da União, a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, e deve apoiar a consecução dos objetivos de desempenho através das medidas e dos processos previstos no plano de operações da rede.
- (9) Ao implementar o sistema de desempenho, a Comissão e os Estados-Membros devem coordenar-se com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, de modo a garantir que os aspetos de segurança são tidos em devida conta, em conformidade com os objetivos e requisitos de segurança decorrentes do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾.
- (10) A duração de um período de referência para o sistema de desempenho deve ser determinada de molde a proporcionar a segurança necessária para a execução de programas plurianuais de despesas de capital, a fim de obter o rendimento esperado dos investimentos sob a forma de melhorias de desempenho, permitindo ainda a precisão das previsões.
- (11) Devem ser definidos indicadores essenciais de desempenho em domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência. Estes indicadores devem ser utilizados com o objetivo de definir objetivos de desempenho atingíveis, sustentáveis, realistas e calendarizados a nível da União, a nível nacional ou a nível de bloco funcional de espaço aéreo, e devem abranger os serviços de navegação aérea de rota, os serviços de navegação aérea terminais e as funções da rede, a fim de melhorar o desempenho geral da rede.
- (12) Os objetivos de desempenho a nível da União devem ser definidos pela Comissão, tendo em conta o nível de desempenho atingido no ou nos períodos de referência anteriores e os dados úteis fornecidos pelo órgão de análise do desempenho, pelo gestor da rede e pelas autoridades supervisoras nacionais. Os dados fornecidos pelas autoridades supervisoras nacionais devem incluir, nomeadamente, os custos iniciais e informações sobre as previsões de tráfego para o período de referência em causa. A Comissão deve fundamentar os objetivos de desempenho a nível da União com uma descrição dos pressupostos e fundamentos subjacentes à sua fixação. A elaboração dos objetivos de desempenho a nível da União deve ser objeto de consulta às partes interessadas.

⁽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 de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1).

⁽⁷⁾ Tal como definido no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

⁽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, (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).

- (13) Os Estados-Membros devem poder decidir se os respetivos planos de desempenho são estabelecidos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em conta as circunstâncias locais.
- (14) As autoridades supervisoras nacionais são responsáveis pela elaboração de planos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho vinculativos baseados em indicadores essenciais de desempenho aplicados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, bem como iniciativas de apoio à cooperação transfronteiriça entre os prestadores de serviços de navegação aérea, independentemente do seu âmbito geográfico.
- (15) Os planos de desempenho devem assegurar a total transparência dos custos determinados de investimentos, quer já existentes, quer novos, destinados à aquisição, construção ou locação financeira de ativos fixos. Os investimentos de grande envergadura devem ser circunstanciados e justificados e ser coerentes com a aplicação do programa SESAR (Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu) e com os ganhos de desempenho esperados.
- (16) Devem ser realizadas consultas a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, a fim de garantir que os pontos de vista das partes interessadas são devidamente considerados na elaboração dos planos de desempenho e dos objetivos neles incluídos.
- (17) Dada a forte ligação entre os diferentes domínios essenciais de desempenho, as interdependências entre os objetivos de desempenho devem ser devidamente tidas em conta para efeitos da definição dos objetivos, no respeito dos objetivos imperativos de segurança.
- (18) A fim de promover um desempenho mais eficaz, os objetivos de desempenho devem estar sujeitos a incentivos, incluindo a aplicação de um mecanismo de partilha de riscos de tráfego no que se refere ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência. Os regimes de incentivos devem ser eficazes e definir parâmetros, de forma não discriminatória e transparente, que contemplem recompensas ou sanções para o desempenho efetivo, no que respeita aos objetivos de desempenho adotados. Devido ao seu caráter imperativo, o domínio essencial de desempenho da segurança não deve ser objeto de incentivos. Os Estados-Membros devem assegurar que a aplicação de regimes de incentivos não tem um impacto negativo nos investimentos planeados e em curso, destinados a proporcionar a capacidade adequada e eficiência de voo aos utilizadores.
- (19) Os Estados-Membros devem adotar projetos de planos de desempenho e apresentá-los à Comissão para apreciação e análise. A este respeito, a Comissão deve, em primeiro lugar, verificar se os planos de desempenho estão completos. Se for esse o caso, deve avaliar se os objetivos de desempenho propostos contidos nos planos de desempenho são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União. Se a coerência exigida não puder ser estabelecida, a Comissão deve solicitar aos Estados-Membros que revejam os seus planos e objetivos de desempenho ou adotem medidas corretivas.
- (20) Os Estados-Membros só devem adotar e publicar as versões finais dos respetivos planos de desempenho depois de a Comissão considerar que os objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («objetivos de desempenho FAB») são coerentes com os objetivos a nível da União.
- (21) Os objetivos fixados nos projetos de planos de desempenho devem ser aplicados durante os procedimentos de avaliação desde o início do período de referência e, quando apropriado, durante a revisão dos objetivos de desempenho fixados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Após a adoção dos planos de desempenho finais, os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência devem ser aplicados retroativamente, através de um ajustamento das taxas unitárias, a fim de garantir que os utilizadores do espaço aéreo beneficiam das melhorias de desempenho desde o início do período de referência.
- (22) Os Estados-Membros devem pedir autorização à Comissão, caso desejem rever um ou vários objetivos de desempenho durante um período de referência. Esse pedido pode ser feito sempre que sejam atingidos limiares de alerta ou sempre que o Estado-Membro demonstre que os dados, pressupostos e fundamentos iniciais, incluindo em matéria de investimentos, 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 deve autorizar o Estado-Membro em causa a proceder à revisão prevista apenas se tal for necessário e proporcionado à luz das circunstâncias supramencionadas e se os objetivos de desempenho revistos continuarem a assegurar a coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.
- (23) A introdução de novas tecnologias e modelos de negócio para estimular a prestação integrada de serviços deve originar importantes reduções de custos, em benefício dos utilizadores, mas pode implicar custos de reestruturação iniciais. Se um Estado-Membro demonstrar que as medidas de reestruturação proporcionam um benefício líquido para os utilizadores, deve também poder solicitar uma revisão dos seus objetivos locais de custo-eficiência, a fim de recuperar os custos de reestruturação associados através de uma revisão dos custos unitários determinados previstos nos seus planos de desempenho, sob reserva da sua aprovação pela Comissão.

- (24) A Comissão deve rever os objetivos de desempenho a nível da União durante o período de referência para determinar se continuam a ser adequados. Deve ponderar esta revisão sempre que, durante um período de referência, se demonstre que estes objetivos já não são adequados à luz da alteração das circunstâncias e que a revisão é necessária e proporcionada. A revisão dos objetivos de desempenho a nível da União durante um período de referência deve dar origem a um novo período de referência, incluindo a definição de planos de desempenho e objetivos de desempenho associados, fixados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (25) As funções da rede também devem observar objetivos de desempenho e contribuir para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União. Para o efeito, o gestor da rede deve elaborar o plano de desempenho da rede, que deve ser verificado e adotado pela Comissão.
- (26) Uma parceria operacional efetiva e um processo de decisão cooperativo entre as principais partes interessadas, como os prestadores de serviços de navegação aérea, os blocos funcionais de espaço aéreo, os aeroportos, os utilizadores civis e militares e o gestor da rede, são de uma importância fundamental para a consecução dos objetivos de desempenho das funções da rede.
- (27) Os custos determinados dos serviços de navegação aérea devem ser financiados pelas taxas cobradas aos utilizadores do espaço aéreo. Estas taxas devem ser cobradas nas zonas de tarifação criadas para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal. Os Estados-Membros devem garantir que o âmbito geográfico dessas zonas de tarifação é claramente definido e que estas são coerentes com a prestação de serviços de navegação aérea. Poderá ser necessário modificar uma zona de tarifação de terminal durante um período de referência, devido a alterações na exploração dos aeroportos.
- (28) Para cada zona de tarifação, deve ser estabelecida uma base de custos das taxas que inclua os custos determinados dos serviços e das instalações de navegação aérea elegíveis. Os Estados-Membros devem também poder incluir, nestas bases de custos, os custos determinados incorridos pelas respetivas autoridades supervisoras nacionais, bem como outros encargos do Estado relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea.
- (29) Os custos determinados para as taxas de rota e de terminal devem ser fixados antes do início de cada período de referência, no contexto dos planos de desempenho. Estes custos determinados devem ser especificados para cada ano civil do período de referência em causa. As autoridades supervisoras nacionais devem verificar se os custos determinados fixados incluem apenas elementos de custos elegíveis ao abrigo do sistema de desempenho e do regime de tarifação.
- (30) Os custos determinados incluídos numa base de custos para os serviços de navegação aérea de rota ou de terminal devem incluir os custos de pessoal, outros custos de exploração (com exceção dos custos de pessoal), os custos de depreciação, os custos de capital e as despesas extraordinárias. Os custos reais incorridos devem ser reportados anualmente de acordo com a mesma categorização, a fim de assegurar a sua coerência e transparência.
- (31) Antes do início de cada período de referência, as autoridades supervisoras nacionais devem definir os critérios utilizados para a imputação dos custos entre serviços de rota e serviços de terminal e informar a Comissão em conformidade. Esses critérios devem assegurar a fixação transparente dos custos determinados e garantir que não existam subvenções cruzadas entre serviços de rota e serviços de terminal.
- (32) Os Estados-Membros devem calcular anualmente as taxas unitárias para as suas zonas de tarifação de rota e de terminal. Ao calcular a taxa unitária, os Estados-Membros devem assegurar que os serviços ou instalações financiados através de fundos públicos, incluindo os programas de assistência da União, como a Rede Transeuropeia de Transportes, o Mecanismo Interligar a Europa e o Fundo de Coesão, não são cobrados aos utilizadores do espaço aéreo. No cálculo das taxas unitárias, os Estados-Membros devem poder ajustar os respetivos custos determinados à inflação.
- (33) O sistema de desempenho e o regime de tarifação devem prever um mecanismo de partilha de riscos de tráfego para incentivar a prestação de serviços. As autoridades supervisoras nacionais devem ser autorizadas a ajustar os valores dos parâmetros de partilha de riscos de tráfego, tal como definidos no presente regulamento, a fim de ter em conta as circunstâncias locais e de reforçar o incentivo à prestação de serviços de navegação aérea. Esse ajustamento deve ser efetuado após consulta dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos utilizadores do espaço aéreo. No entanto, esses ajustamentos não devem reduzir a exposição ao risco do ou dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa, em comparação com o mecanismo predefinido de ajustamento estabelecido no presente regulamento.
- (34) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem suportar o risco de custos em relação às diferenças entre os custos determinados e os custos reais, com exceção de um número limitado de elementos de custos sujeitos a requisitos específicos.

- (35) Os prestadores de serviços de navegação aérea não devem ser autorizados a gerar excedentes financeiros em resultado do cancelamento ou do adiamento de investimentos existentes e de novos investimentos durante um período de referência. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem poder ajustar anualmente os investimentos de grande envergadura previstos durante um período de referência, mediante justificação circunstanciada e desde que as alterações solicitadas sejam aprovadas pela autoridade supervisoranacional competente. Sempre que os custos reais dos investimentos existentes e dos novos investimentos excedam os custos determinados correspondentes durante um período de referência, as autoridades supervisoras nacionais devem ser responsáveis pela verificação das justificações circunstanciadas fornecidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea e por autorizar qualquer recuperação subsequente dos custos adicionais junto dos utilizadores do espaço aéreo. As eventuais diferenças substanciais nesses custos não devem ser imputadas aos utilizadores, a menos que a autoridade supervisora nacional tenha estabelecido que os custos adicionais se deviam exclusivamente a investimentos existentes e a novos investimentos necessários para alterações operacionais coerentes com a execução do Plano Diretor Europeu ATM e, em especial, dos projetos comuns SESAR.
- (36) Alterações imprevisíveis nas disposições legais aplicáveis ou nas condições financeiras podem conduzir, durante um período de referência, a desvios significativos dos custos reais das pensões em relação aos custos determinados das pensões previstos nos planos de desempenho. Essas diferenças de custos devem ser repercutidas nos utilizadores do espaço aéreo através de ajustamentos da taxa unitária, sujeitas a controlo pela autoridade supervisora nacional.
- (37) Os Estados-Membros devem fixar anualmente uma taxa unitária para cada zona de tarifação. Devem ainda ter a possibilidade de fixar coletivamente as suas taxas unitárias, em especial se as zonas de tarifação abrangerem o espaço aéreo de mais do que um Estado-Membro ou se os Estados-Membros forem partes num sistema comum de taxas de rota. A Comissão deve verificar se as taxas unitárias apresentadas pelos Estados-Membros cumprem as disposições relativas ao cálculo da taxa unitária do presente regulamento.
- (38) O regime de tarifação deve garantir informações completas e transparentes sobre as bases de custos, os custos reais e as taxas unitárias. Antes do início de um período de referência, os Estados-Membros devem consultar os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos sobre os custos determinados previstos, os investimentos previstos, as previsões das unidades de serviço e a política de tarifação para o período de referência em causa. Durante o período de referência, os Estados-Membros devem assegurar que estas partes interessadas são anualmente consultadas sobre as taxas unitárias pretendidas e sobre os custos reais incorridos com a prestação de serviços de navegação aérea. Os Estados-Membros devem disponibilizar informações completas e adequadas a todas as entidades consultadas para fins de consulta.
- (39) Os Estados-Membros devem poder decidir modular as taxas de navegação aérea, a fim de fornecerem incentivos para que se equipem as aeronaves com sistemas incluídos nos projetos comuns SESAR. Os Estados-Membros devem poder modular taxas adicionais, tendo em conta o nível de congestionamento da rede numa zona específica ou numa rota específica a determinadas horas, a fim de aumentar a eficiência dos serviços de navegação aérea e promover a sua utilização otimizada.
- (40) Os Estados-Membros devem poder cobrar taxas de rota coletivamente, através de uma taxa única por voo, no âmbito de um sistema comum de taxas de rota, a fim de melhorar a eficiência do regime de tarifação comum e reduzir a carga de trabalho administrativa e contabilística.
- (41) Devem ser previstas medidas coercivas, a fim de assegurar o pagamento rápido e integral das taxas de navegação aérea pelos utilizadores do espaço aéreo.
- (42) As taxas de navegação aérea aplicáveis a um voo específico devem ser calculadas, em relação a cada zona de tarifação, como o produto da taxa unitária aplicável pelo número de unidades de serviço. O nível das taxas impostas, em particular às aeronaves ligeiras, não deve desencorajar a utilização das instalações e dos serviços necessários para a segurança nem a introdução de novas técnicas e procedimentos. Os Estados-Membros devem cobrir os custos dos serviços que os prestadores de serviços de navegação aérea tenham prestado aos voos isentos de taxas de navegação aérea.
- (43) Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de, quando não existam elementos históricos relativos a questões operacionais, aplicar um regime de tarifação simplificado que sirva de incentivo aos prestadores de serviços de navegação aérea e permita reduzir os encargos administrativos para esses prestadores e para as autoridades supervisoras nacionais competentes.
- (44) Sempre que os serviços de navegação aérea de terminal ou os serviços de comunicação, navegação e vigilância, os serviços meteorológicos para a navegação aérea e os serviços de informação aeronáutica («CNS, MET e AIS») ou os serviços de dados ATM sejam prestados em condições de mercado, os Estados-Membros devem ser autorizados a isentar esses serviços da aplicação de determinadas disposições relativas ao regime de tarifação e da fixação de objetivos em matéria de custo-eficiência. Os Estados-Membros devem poder estabelecer essas condições de mercado durante um período de referência.

- (45) O fornecimento de informações e de dados adequados pelas autoridades supervisoras nacionais, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelos operadores e coordenadores de aeroportos, pelos utilizadores do espaço aéreo e pelo gestor da rede é essencial para a definição e monitorização dos objetivos de desempenho a nível da União e a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (46) As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar regularmente os progressos realizados na consecução dos objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho. Se os objetivos não forem alcançados, o Estado-Membro ou a autoridade supervisora nacional competente deve aplicar as medidas adequadas que definiu para resolver a situação.
- (47) A Comissão deve monitorizar o desempenho dos serviços de navegação aérea e as funções da rede e avaliar regularmente a consecução dos objetivos de desempenho. A Comissão deve apresentar anualmente os resultados dessa monitorização ao Comité do Céu Único.
- (48) Sem prejuízo dos requisitos de confidencialidade relativos às condições de mercado, as informações essenciais e os relatórios finais exigidos pelo presente regulamento devem ser disponibilizados ao público, a fim de garantir uma transparência adequada e permitir uma consulta adequada das partes interessadas.
- (49) O Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 e o Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 devem ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, mas devem continuar a aplicar-se além dessa data no que respeita às obrigações relacionadas com o segundo período de referência.
- (50) O presente regulamento aplica-se ao terceiro período de referência e aos períodos de referência seguintes. A fim de permitir a adoção de objetivos a nível da União e a elaboração e adoção de planos de desempenho antes do início do terceiro período de referência, o presente regulamento aplica-se com efeitos imediatos a partir da data da sua entrada em vigor.
- (51) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as medidas para o funcionamento do sistema de desempenho e do regime de tarifação dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.
2. O presente regulamento aplica-se à prestação de serviços de navegação aérea e ao exercício das funções da rede no tráfego aéreo geral nas regiões europeias («EUR») da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), nas quais os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea.

O presente regulamento aplica-se:

- a) Aos prestadores de serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 2.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- b) Ao órgão designado pela Comissão para executar as tarefas necessárias à execução das funções da rede («gestor da rede»), em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e nomeado em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123.

Para efeitos de definição de objetivos e da monitorização do desempenho em matéria de custo-eficiência, o presente regulamento aplica-se igualmente às autoridades ou entidades que incorram em custos passíveis de serem recuperados através de taxas de utilização, conforme especificado no artigo 15.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e no artigo 22.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do presente regulamento.

3. O presente regulamento aplica-se aos serviços de navegação aérea de terminal prestados em aeroportos com, pelo menos, 80 000 movimentos de transporte aéreo segundo as regras de voo por instrumentos («IFR») por ano, situados nos territórios dos Estados-Membros.
4. Os Estados-Membros podem decidir aplicar também as disposições do presente regulamento aos serviços de navegação aérea de terminal prestados noutros aeroportos diferentes dos referidos no n.º 3, situados nos respetivos territórios.

5. Os Estados-Membros podem decidir igualmente aplicar as disposições do presente regulamento:
- a) Aos serviços de navegação aérea e às funções da rede prestados no espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI diferentes da região EUR da OACI, sem prejuízo dos direitos e deveres dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»);
 - b) Aos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestar serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.
6. Os Estados-Membros devem informar sem demora a Comissão de qualquer decisão adotada nos termos dos n.ºs 4 ou 5.

Os Estados-Membros devem assegurar que o prazo de execução dessas decisões corresponde à duração de um período de referência. Não devem alterar ou revogar essas decisões durante o período de referência.

7. O presente regulamento aplica-se ao terceiro período de referência, conforme estabelecido no artigo 7.º, e aos períodos de referência seguintes.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Custo real»: um custo efetivamente incorrido ao longo de um ano com a prestação de serviços de navegação aérea, sujeitos a contas certificadas, ou na ausência de tais contas certificadas, sujeitos a uma auditoria final;
- 2) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» («órgão ATS»): uma unidade organizacional, civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo num determinado espaço aéreo;
- 3) «Coordenador de aeroporto»: a pessoa singular ou coletiva designada por um Estado-Membro para desempenhar em aeroportos coordenados as funções de coordenação definidas no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 ⁽⁹⁾;
- 4) «Operador de aeroporto»: qualquer pessoa singular ou coletiva que opere um ou mais aeródromos;
- 5) «Utilizador do espaço aéreo»: o operador da aeronave na altura em que o voo foi efetuado ou, se a identidade do operador não for conhecida, o proprietário da aeronave, a menos que se possa provar que era outra pessoa o operador nesse momento;
- 6) «Representante dos utilizadores do espaço aéreo»: qualquer entidade ou pessoa coletiva que represente os interesses de uma ou várias categorias de utilizadores do espaço aéreo;
- 7) «Centro de controlo de área»: órgão que presta o serviço de controlo do tráfego aéreo a voos controlados, nas regiões sob a sua responsabilidade;
- 8) «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 são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;
- 9) «Evento excecional»: circunstância em que a capacidade ATM é anormalmente reduzida de forma que o nível de atrasos da gestão do fluxo do tráfego aéreo (ATFM) é anormalmente elevado em consequência de uma limitação planeada induzida por uma alteração operacional ou técnica, de condições meteorológicas adversas graves, da indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas, de uma ação reivindicativa e da ativação da Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia (CCCAE) pelo gestor da rede;
- 10) «Movimentos de transporte aéreo IFR por ano»: a soma das descolagens e aterragens efetuadas segundo as regras de voo por instrumentos (IFR), calculada como a média anual dos três anos civis anteriores ao ano em que o projeto do plano de desempenho foi apresentado, em conformidade com o artigo 12.º;
- 11) «Índice de inflação previsto»: o índice anual de inflação com base no terceiro ano anterior ao início de um período de referência e calculado utilizando as últimas previsões de inflação disponíveis da variação percentual média do índice de preços no consumidor publicado pelo Fundo Monetário Internacional para os Estados-Membros em causa no momento da elaboração do plano de desempenho. Caso a variação percentual publicada pelo Fundo Monetário Internacional para um determinado ano seja negativa, será utilizado um valor zero;

⁽⁹⁾ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

- 12) «Índice de inflação real»: o índice anual de inflação real com base no terceiro ano anterior ao início de um período de referência e calculado utilizando a taxa de inflação real publicada pela Comissão no Índice Harmonizado de Preços no Consumidor do Eurostat para o Estado em causa em abril do ano $n + 1$. Caso a variação percentual publicada pela Comissão para um determinado ano seja negativa, será utilizado um valor zero;
- 13) «Investimento de grande envergadura»: a aquisição, construção, substituição, atualização ou locação financeira de ativos fixos, representando um valor total superior a cinco milhões de EUR em termos reais, durante todo o período de vida dos ativos;
- 14) «Autoridade nacional»: uma autoridade reguladora ou supervisora estabelecida por um ou mais Estados-Membros a nível nacional ou a nível de um bloco funcional de espaço aéreo;
- 15) «Investimentos já existentes e novos investimentos»: a aquisição, a construção, a substituição, a atualização ou a locação financeira de ativos fixos em que os custos de depreciação, o custo de capital ou, no caso de locação financeira, os custos de exploração desse investimento são incorridos durante o período de referência abrangido pelo plano de desempenho;
- 16) «Período de referência»: o período de validade e aplicação dos objetivos de desempenho a nível da União, tal como definido no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e no artigo 7.º do presente regulamento;
- 17) «Valor de referência»: o valor do atraso ATFM em rota calculado pelo gestor da rede para cada Estado-Membro e para cada bloco funcional de espaço aéreo, com vista a garantir o cumprimento do objetivo de desempenho em matéria de atraso ATFM em rota a nível da União;
- 18) «Custos de reestruturação»: custos pontuais significativos suportados pelos prestadores de serviços de navegação aérea no processo de reestruturação devido à introdução de novas tecnologias, procedimentos ou modelos de negócio para estimular a prestação integrada de serviços, indemnizar trabalhadores, encerrar centros de controlo do tráfego aéreo, transferir atividades para novas localizações e anular ativos e/ou adquirir participações estratégicas noutros prestadores de serviços de navegação aérea;
- 19) «Incursão na pista»: qualquer ocorrência num aeródromo que envolva a presença indevida de uma aeronave, de um veículo ou de uma pessoa na zona protegida de uma superfície destinada à aterragem e descolagem de aeronaves;
- 20) «Não observância das distâncias mínimas de separação»: uma situação em que não foram mantidas as distâncias mínimas de separação prescritas entre as aeronaves;
- 21) «Zona de tarifação de terminal»: um aeroporto ou grupo de aeroportos situado nos territórios de um Estado-Membro, no qual são prestados serviços de navegação aérea de terminal, e relativamente aos quais são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única.

CAPÍTULO II

FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES

Artigo 3.º

Assistência do órgão de análise do desempenho

Sempre que necessário para o exercício das funções da Comissão relacionadas com o funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, a Comissão pode solicitar a assistência do órgão de análise do desempenho relativamente aos seguintes elementos:

- a) Recolha, exame, validação e divulgação de dados pertinentes em matéria de desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede;
- b) Seleção ou adaptação dos domínios essenciais de desempenho;
- c) Definição de indicadores essenciais de desempenho e de indicadores de monitorização;
- d) Fixação dos intervalos de variação dos objetivos de desempenho a nível da União e fixação e revisão dos objetivos de desempenho a nível da União;
- e) Fixação dos valores de referência, limiares de alerta e grupos de comparação a que se refere o artigo 9.º, n.º 4;
- f) Avaliação da coerência dos projetos de objetivos de desempenho nacionais ou fixados a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («objetivos de desempenho FAB») com os objetivos de desempenho a nível da União, nos termos dos artigos 14.º e 15.º, e revisão dos projetos de planos de desempenho, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, e o artigo 15.º, n.º 1;
- g) Verificação da integralidade dos projetos de planos de desempenho, em conformidade com o artigo 13.º;

- h) Verificação, em conformidade com o artigo 19.º, do projeto do plano de desempenho da rede, conforme referido no artigo 10.º, n.º 5, do presente regulamento;
- i) Avaliação dos objetivos de desempenho revistos e das medidas corretivas adotadas pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 15.º, n.º 5;
- j) Monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea, incluindo investimentos e despesas de capital, a nível da União, a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
- k) Monitorização do desempenho das funções da rede, em conformidade com o artigo 37.º, n.º 2;
- l) Avaliação, em conformidade com o artigo 37.º, n.º 3, das informações recebidas das autoridades supervisoras nacionais sobre os planos de desempenho, a fim de monitorizar o desempenho da rede europeia de ATM;
- m) Avaliação da consecução dos objetivos de desempenho durante o período de referência;
- n) Manutenção e apoio à coordenação de um calendário de consultas às partes interessadas sobre os planos de desempenho e as obrigações em matéria de consulta a que se referem o artigo 24.º, n.ºs 2 e 3, e o artigo 30.º.

Artigo 4.º

Prestação de informações e facilitação da monitorização pelos prestadores de serviços de navegação aérea

1. Sempre que necessário para o exercício das funções das autoridades supervisoras nacionais relacionadas com o funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, os prestadores de serviços de navegação aérea devem, mediante pedido e sem demora indevida, fornecer a essas autoridades os seguintes elementos:
 - a) As informações sobre as condições locais relevantes para a definição de objetivos de desempenho nacionais ou fixados a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
 - b) Os dados para estabelecer a taxa de remuneração do capital próprio para as taxas de navegação aérea;
 - c) As informações sobre os investimentos previstos nos cinco anos após a data do pedido, que demonstrem o perfil das despesas previstas para novos investimentos durante e após o período de referência e a forma como os investimentos de grande envergadura existentes e novos contribuem para o desempenho em cada domínio essencial de desempenho;
 - d) Os respetivos planos de atividade a que se refere o ponto ATM/ANS.OR.D.005 do anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽¹⁰⁾;
 - e) As informações exigidas para a aplicação do artigo 28.º, n.º 3;
 - f) Os dados sobre as bases de custos e informações sobre a imputação de custos entre serviços de navegação aérea de rota e de terminal, bem como os dados sobre as receitas de atividades comerciais e sobre os fundos públicos recebidos.
2. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar as atividades necessárias para efeitos da monitorização referida no artigo 37.º, n.º 1, efetuada pela autoridade supervisora nacional competente ou em seu nome, em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro da autoridade em causa, fornecendo, mediante pedido, documentos, dados, informações e esclarecimentos orais pertinentes e, desde que o direito nacional desse Estado-Membro o permita e em conformidade com esse mesmo direito, dando acesso a instalações, terrenos ou veículos pertinentes.

Artigo 5.º

Assistência do gestor da rede

O gestor da rede deve desempenhar as seguintes funções relacionadas com o funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho:

- a) Apoiar a Comissão, fornecendo-lhe dados úteis para a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União antes do início de um período de referência e para a monitorização da consecução desses objetivos durante o período de referência. Em especial, o gestor da rede deve chamar a atenção da Comissão, sem demora indevida, para quaisquer circunstâncias em que os objetivos de desempenho não sejam cumpridos ou exista o risco de não serem cumpridos ou em que sejam observadas quebras significativas e persistentes no desempenho operacional;

⁽¹⁰⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- b) Apoiar as autoridades supervisoras nacionais, mediante pedido da Comissão, fornecendo-lhes dados úteis para a elaboração dos planos de desempenho e informando a autoridade supervisora nacional competente, sem demora indevida, de quaisquer circunstâncias em que os objetivos de desempenho nacionais ou os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo não sejam cumpridos ou exista o risco de não serem cumpridos ou em que sejam observadas quebras significativas e persistentes no desempenho operacional;
- c) Apoiar os prestadores de serviços de navegação aérea na consecução dos objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo através, nomeadamente, da elaboração e execução do plano de operações de rede a que se refere o artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123.

Artigo 6.º

Coordenação com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação

Em conformidade com o artigo 13.º-A do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e com o artigo 75.º, n.º 2, alínea h), e o artigo 93.º, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, a Comissão e os Estados-Membros devem coordenar-se com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação a fim de garantir:

- a) O tratamento devido dos aspetos relativos à segurança, nomeadamente a criação, revisão e aplicação de indicadores essenciais de desempenho e de objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança;
- b) A coerência dos indicadores essenciais de desempenho e dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança com o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação a que se refere o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

CAPÍTULO III

FIXAÇÃO DE OBJETIVOS DE DESEMPENHO

Artigo 7.º

Duração dos períodos de referência

- 1. O terceiro período de referência abrange os anos civis de 2020 a 2024, inclusive.
- 2. Os períodos de referência seguintes terão, cada um, a duração de cinco anos civis.
- 3. A duração dos períodos de referência especificados nos n.ºs 1 e 2 não prejudica o disposto no artigo 10.º, n.º 6.

Artigo 8.º

Indicadores essenciais de desempenho e indicadores de monitorização

- 1. Os indicadores essenciais de desempenho e os indicadores de monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea a nível da União, para cada domínio essencial de desempenho, são os estabelecidos no anexo I, secção 1.
- 2. Os indicadores essenciais de desempenho e os indicadores de monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, para cada domínio essencial de desempenho, são os estabelecidos no anexo I, secção 2.
- 3. Os indicadores essenciais de desempenho e os indicadores de monitorização do desempenho das funções da rede são os estabelecidos no anexo I, secção 3.
- 4. Os Estados-Membros podem estabelecer indicadores essenciais de desempenho e indicadores de monitorização, para além dos referidos no n.º 2, no que respeita, em especial, aos aspetos civis, militares ou meteorológicos.

Artigo 9.º

Objetivos de desempenho a nível da União

- 1. O mais tardar 19 meses antes do início de um período de referência, as autoridades supervisoras nacionais devem fornecer à Comissão dados sobre os custos iniciais e informações sobre as previsões de tráfego a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea f), relacionadas com o próximo período de referência, como contributos para a fixação de objetivos de desempenho a nível da União.
- 2. O mais tardar 15 meses antes do início de um período de referência, a Comissão deve publicar intervalos de variação indicativos para os objetivos de desempenho a nível da União, que consistam nos valores mínimo e máximo anuais entre os quais a Comissão tenciona fixar os objetivos de desempenho a nível da União.

A Comissão deve consultar as partes interessadas referidas no artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, bem como outras pessoas e organizações relevantes e, no que respeita a aspetos de segurança, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, sobre os intervalos de variação.

3. O mais tardar sete meses antes do início de um período de referência, a Comissão deve adotar, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os objetivos de desempenho a nível da União para os indicadores essenciais de desempenho a que se refere o artigo 8.º, n.º 1.

Para o efeito, a Comissão deve:

- a) Ter em conta os dados úteis fornecidos pelo organismo de análise do desempenho, pelo gestor da rede e pelas autoridades supervisoras nacionais;
 - b) Previsões de utilização de tráfego em rota, expressas em termos de movimentos IFR e em unidades de serviço e com base nas mais recentes previsões disponíveis do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol;
 - c) Fundamentar cada objetivo de desempenho a nível da União com uma descrição dos pressupostos e fundamentos subjacentes à fixação desse objetivo, nomeadamente a utilização feita dos dados fornecidos a que se refere a alínea a) do presente número, os resultados da consulta a que se refere o n.º 2 e outros dados factuais pertinentes.
4. Conjuntamente com a adoção de objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve determinar:

- a) Um «valor de referência para os custos determinados» a nível da União e um «valor de referência para o custo unitário determinado a nível da União», para efeitos de fixação de objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, no que respeita ao indicador essencial de desempenho a que se refere o anexo I, secção 1, ponto 4.1. Esses valores de base são calculados em relação ao ano anterior ao início do período de referência.

O valor de referência para os custos determinados deve ser estimado utilizando os custos reais disponíveis para o período de referência anterior e deve ser ajustado de modo a ter em conta as últimas estimativas de custos disponíveis, as variações do tráfego e a sua relação com os custos.

O valor de referência para o custo unitário determinado deve ser calculado dividindo o valor de referência dos custos determinados pela previsão de tráfego expressa em unidades de serviço, no ano anterior ao início do período de referência;

- b) Os limiares de alerta a partir dos quais os Estados-Membros podem solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea i). Esses limiares de alerta baseiam-se nos seguintes parâmetros:
 - i) o desvio do tráfego real em relação à previsão de tráfego ao longo de um determinado ano civil, expresso em percentagem dos movimentos IFR,
 - ii) o desvio do tráfego real em relação à previsão de tráfego ao longo de um determinado ano civil, expresso em percentagem das unidades de serviço,
 - iii) a variação dos valores de referência em resultado das atualizações sazonais do plano de operações de rede, nos termos do artigo 9.º, n.º 4, alínea a), e do artigo 9.º, n.º 8, do Regulamento de Execução (UE) 2019/123, em comparação com os valores de referência da versão mais recente do plano de operações de rede disponível no momento da elaboração do plano de desempenho. Esta variação deve ser expressa em percentagem da variação ou como uma fração dos minutos de atraso ATFM em rota, dependendo da dimensão dos valores de referência.
- c) Os grupos de comparação de prestadores de serviços de navegação aérea com um ambiente operacional e económico semelhante, para fins de avaliação de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

Artigo 10.º

Planos de desempenho

1. As autoridades supervisoras nacionais devem elaborar planos de desempenho, tanto a nível nacional como a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
2. Os planos de desempenho devem ser elaborados em conformidade com o modelo estabelecido no anexo II e devem incluir:
 - a) Os objetivos de desempenho vinculativos a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, fixados com base nos indicadores essenciais de desempenho a que se refere o artigo 8.º, n.º 2, incluindo um «valor de referência para os custos determinados» e um «valor de referência para o custo unitário determinado» para cada zona de tarifação, com a finalidade de definir os objetivos relativos ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência. Esses valores de referência são calculados com base no ano anterior ao início do período de referência.

O valor de referência para os custos determinados deve ser estimado utilizando os custos reais disponíveis para o período de referência anterior e deve ser ajustado de modo a ter em conta as mais recentes estimativas de custos disponíveis, as variações do tráfego e a sua relação com os custos.

O valor de referência para os custos unitários determinados deve ser calculado dividindo o valor de referência dos custos determinados pela previsão de tráfego mais recente disponível expressa em unidades de serviço, no ano anterior ao início do período de referência;

- b) Os custos determinados para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal definidos em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e do presente regulamento;
- c) Os regimes de incentivos estabelecidos nos termos do artigo 11.º, com a especificação dos respetivos parâmetros, do mecanismo de modulação dos valores de referência (*«pivot values»*) a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, quando aplicável, e das medidas destinadas a atingir os objetivos desses regimes de incentivos;
- d) Uma descrição das principais medidas destinadas a atingir os objetivos de desempenho;
- e) Uma confirmação de que o plano de desempenho é coerente com o âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do seu artigo 1.º e nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- f) Previsões de tráfego em rota, expressas em termos de movimentos IFR e em unidades de serviço e com base nas previsões do STATFOR do Eurocontrol;
- g) Previsões de tráfego de terminal, expressas em termos de movimentos IFR e em unidades de serviço e com base nas previsões do STATFOR do Eurocontrol;
- h) Uma descrição das iniciativas de apoio à coordenação transfronteiriça e à prestação de serviços transfronteiriços que sejam benéficas para o desempenho operacional ou para a relação custo-eficácia, ou para ambos;
- i) Informações sobre:
 - i) os investimentos de grande envergadura,
 - ii) os planos de gestão de alterações para a entrada em vigor de alterações significativas do espaço aéreo ou para melhorias no sistema ATM, com vista a minimizar qualquer impacto negativo no desempenho da rede.

No entanto, no que diz respeito às alíneas f) e g), as autoridades supervisoras nacionais podem decidir utilizar previsões de tráfego em rota e de terminal diferentes das que se baseiam nas previsões do STATFOR do Eurocontrol. Nesse caso, devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes, e expor as razões subjacentes à utilização de outras previsões no plano de desempenho. As eventuais diferenças em relação às previsões do STATFOR do Eurocontrol devem ser associadas a fatores locais específicos que não são abordados de forma satisfatória pelas previsões do STATFOR do Eurocontrol. Devem ser utilizadas as mesmas previsões para todos os domínios essenciais de desempenho.

3. Os planos de desempenho podem conter objetivos de desempenho adicionais fixados com base nos indicadores essenciais de desempenho a que se refere o artigo 8.º, n.º 4. Esses objetivos devem apoiar a consecução dos objetivos de desempenho a que se refere o artigo 9.º, n.º 3, e o n.º 2, alínea a), do presente artigo.

4. Nos termos do artigo 10.º, n.º 1, e do artigo 11.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 549/2004, as autoridades supervisoras nacionais devem consultar os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos sobre os planos de desempenho, incluindo os objetivos de desempenho e os regimes de incentivos neles constantes.

5. O gestor da rede deve elaborar o plano de desempenho da rede. O plano de desempenho da rede deve ser elaborado em conformidade com o modelo estabelecido no anexo III e fixar:

- a) O valor acrescentado do gestor da rede no apoio às atividades dos Estados-Membros, dos blocos funcionais de espaço aéreo, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos utilizadores civis e militares do espaço aéreo na consecução dos objetivos nos domínios da capacidade e do ambiente e o contributo das funções da rede para a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União;
- b) Os objetivos e as metas de desempenho para o gestor da rede e para cada função de rede e as medidas destinadas à consecução desses objetivos.

6. Sempre que a Comissão tenha revisto os objetivos de desempenho a nível da União, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 3, alínea c), quarto parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem rever os respetivos planos de desempenho e incluir objetivos de desempenho revistos, em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 11.º

Regimes de incentivos

1. Os regimes de incentivos constantes dos planos de desempenho adotados pelos Estados-Membros devem:
 - a) Fixar incentivos de natureza financeira para a consecução dos objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho da capacidade e da relação custo-eficiência de forma eficaz e proporcionada;
 - b) Ser aplicados durante todo o período abrangido pelo plano de desempenho;
 - c) Ser não discriminatórios, transparentes e eficazes;
 - d) Ser aplicados aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal.
2. Os regimes de incentivos relativos aos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência devem reger-se pelas disposições dos artigos 27.º e 28.º.
3. Os regimes de incentivos relativos aos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade devem, para além dos princípios estabelecidos no n.º 1, obedecer aos seguintes princípios:

- a) Ser proporcionais ao nível de atraso ATFM e consistir em vantagens e desvantagens financeiras com impacto significativo nas receitas em risco;
- b) Ser definidos de modo a que as desvantagens financeiras máximas sejam, no mínimo, iguais às vantagens financeiras mínimas;

A autoridade supervisora nacional deve definir as percentagens fixas máximas a que se refere o anexo XIII, ponto 2.1, alíneas a) e b), segundo parágrafo, e ponto 2.2, alíneas a) e b), segundo parágrafo, para efeitos do cálculo das vantagens e desvantagens financeiras, após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes.

No que respeita às percentagens fixas máximas a que se refere o anexo XIII, ponto 2.1, segundo parágrafo, alínea a), e ponto 2.2, alínea a), segundo parágrafo, para efeitos do cálculo das vantagens financeiras, essas percentagens não devem ser superiores a 2 %.

- c) Para efeitos do cálculo das vantagens ou desvantagens financeiras, devem ser utilizados valores de referência.

A autoridade supervisora nacional deve decidir antes do início do período de referência, se esses valores de referência se devem basear em:

- i) objetivos de desempenho a nível nacional, repartidos a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea, ou
- ii) objetivos de desempenho modulados a nível nacional, repartidos a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea, fixados anualmente pela autoridade supervisora nacional para o ano seguinte, em conformidade com o anexo XIII, ponto 1, e após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes. O mecanismo de modulação deve ser definido no plano de desempenho e ser aplicável a cada ano do período de referência. Não deve ser alterado durante o período de referência;

A autoridade supervisora nacional deve comunicar anualmente à Comissão os valores de referência;

- d) Deve existir um intervalo simétrico em torno do valor de referência fixado pela autoridade supervisora nacional, após consulta dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo pertinentes, para garantir que pequenas variações no atraso ATFM não impliquem quaisquer vantagens ou desvantagens financeiras;
- e) Se o atraso médio ATFM real por voo no ano n for inferior ao valor de referência definido para o ano n e se situar fora do intervalo referido na alínea d), tal deve resultar numa vantagem financeira através de um aumento da taxa unitária no ano n+2, em conformidade com o anexo XIII, ponto 2;
- f) Se o atraso médio ATFM real por voo no ano n for superior ao valor de referência definido para o ano n e se situar fora do intervalo referido na alínea d), tal deve resultar numa desvantagem financeira através de uma redução da taxa unitária no ano n+2, em conformidade com o anexo XIII, ponto 2;

- g) No que respeita aos objetivos aplicáveis aos serviços de rota no domínio essencial de desempenho da capacidade, e caso o plano de desempenho seja estabelecido a nível de bloco funcional de espaço aéreo, aplicam-se as seguintes disposições, além dos princípios a que se referem as alíneas a), b), c), d), e) e f):
- i) as autoridades supervisoras nacionais competentes devem discriminar, a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea pertinente, o objetivo de desempenho a nível de bloco funcional de espaço aéreo a que se refere o anexo I, secção 2, ponto 3.1, alínea a), para efeitos de fixação de incentivos a nível nacional. Os valores obtidos constituem a base dos valores de referência a que se refere a alínea c),
 - ii) as autoridades supervisoras nacionais competentes devem aplicar o mesmo regime de incentivos de forma coerente a todos os prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes,
 - iii) além dos valores de referência a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea a que se refere a subalínea i), devem ser igualmente utilizados valores de referência a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, os quais se devem basear em:
 - objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, ou
 - objetivos de desempenho modulados a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, em conformidade com o anexo XIII, ponto 1, e após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes,
 - iv) em derrogação do disposto na alínea c), todas as autoridades supervisoras nacionais competentes devem decidir, em conjunto, se os valores de referência a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo devem ser modulados ou não. Esta decisão aplica-se de forma uniforme a todos os valores de referência a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, durante o período de referência,
 - v) nos casos em que os objetivos de desempenho a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo devam ser modulados, deve ser aplicado o mesmo mecanismo de modulação a ambos os objetivos,
 - vi) se o total dos atrasos ATFM em rota por voo no ano n a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo for superior ao valor de referência definido para o ano n a que se refere a subalínea iii) e se situar fora do intervalo a que se refere o n.º 3, alínea d), as disposições do n.º 3, alínea e), não são aplicáveis, e as disposições do n.º 3, alínea f), são aplicáveis apenas aos prestadores de serviços de navegação aérea cujo atraso ATFM real por voo no ano n seja superior ao valor de referência fixado para o ano n e se situe fora do intervalo a que se refere a alínea d),
 - vii) se o total dos atrasos ATFM em rota por voo no ano n a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo for inferior ao valor de referência definido para o ano n a que se refere a subalínea iii) e se situar fora do intervalo a que se refere o n.º 3, alínea d), as disposições do n.º 3, alínea f), não são aplicáveis, e as disposições do n.º 3, alínea e), são aplicáveis apenas aos prestadores de serviços de navegação aérea cujo atraso ATFM real por voo no ano n seja inferior ao valor de referência fixado para o ano n e se situe fora do intervalo a que se refere a alínea d).
4. Os regimes de incentivos constantes dos planos de desempenho adotados pelos Estados-Membros podem também prever incentivos de natureza financeira para a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente ou para a consecução dos objetivos de desempenho adicionais a que se refere o artigo 10.º, n.º 3, em conformidade com o n.º 1, alíneas b) e c), desde que sejam eficazes e proporcionados. Estes regimes de incentivos devem ser aplicados de forma adicional e independentemente dos regimes de incentivos a que se referem os n.ºs 2 e 3. A vantagem ou desvantagem financeira agregada desses regimes de incentivos não deve exceder 2º e 4 % dos custos determinados do ano n, respetivamente.

CAPÍTULO IV

ADOÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

Artigo 12.º

Adoção e apresentação de projetos de planos de desempenho

Cada Estado-Membro deve adotar um projeto de plano de desempenho, elaborado pelas autoridades supervisoras nacionais competentes, a nível nacional ou ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, e apresentá-lo à Comissão, o mais tardar, três meses antes do início do período de referência a que se refere. Sempre que o projeto do plano de desempenho for elaborado a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, este deve ser apresentado à Comissão após a sua adoção por todos os Estados-Membros em causa.

Artigo 13.º**Verificação da integralidade dos projetos de planos de desempenho**

1. A Comissão deve verificar se os projetos dos planos de desempenho apresentados pelos Estados-Membros, nos termos do artigo 12.º, incluem todos os elementos necessários para avaliar o cumprimento dos requisitos enumerados no artigo 10.º, n.ºs 2 e 4, e, quando aplicável, nos n.ºs 3 e 5 do mesmo artigo.

2. Sempre que, após a realização da verificação a que se refere o n.º 1, a Comissão constatar que faltam um ou mais elementos, deve, no prazo de um mês a contar da data de receção do projeto do plano de desempenho, solicitar ao ou aos Estados-Membros em causa a apresentação de um projeto de plano de desempenho atualizado, com o elemento ou os elementos em falta.

Nesse caso, o ou os Estados-Membros em causa devem apresentar o projeto do plano de desempenho atualizado à Comissão, sem demora indevida e, em qualquer caso, no prazo de três semanas a contar da data de receção do pedido da Comissão.

3. A Comissão deve dar início à avaliação do projeto do plano de desempenho, nos termos do artigo 14.º, após a constatação, na sequência da verificação a que se refere o n.º 1, de que o projeto do plano de desempenho inclui todos os elementos necessários ou após a receção do projeto atualizado a que se refere o n.º 2, consoante aplicável.

Artigo 14.º**Avaliação e revisão dos projetos dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho**

1. A Comissão deve avaliar a coerência dos objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo constantes dos projetos dos planos de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da União fixados no anexo IV, ponto 1, tendo em conta as circunstâncias locais. A Comissão pode complementar a avaliação com a revisão dos projetos dos planos de desempenho, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.

2. Sempre que, com base na avaliação a que se refere o n.º 1, a Comissão considerar que os objetivos de desempenho constantes de um projeto de plano de desempenho são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do projeto do plano de desempenho ou, se for caso disso, do projeto do plano de desempenho atualizado a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, adotar uma decisão de notificação ao ou aos Estados-Membros em causa.

3. Sempre que, com base na avaliação a que se refere o n.º 1, a Comissão considerar que um ou mais objetivos de desempenho constantes de um projeto de plano de desempenho não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do projeto do plano de desempenho ou, se for caso disso, do projeto do plano de desempenho atualizado a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, adotar uma decisão que estabeleça as recomendações a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Nesse caso, o ou os Estados-Membros em causa devem, no prazo de três meses a contar da data de adoção da decisão da Comissão, rever os objetivos de desempenho e adotar medidas adequadas com vista à revisão do projeto do plano de desempenho, tendo em conta as recomendações da Comissão, bem como apresentar o projeto do plano revisto à Comissão.

Artigo 15.º**Avaliação dos projetos dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho revistos e adoção de medidas corretivas**

1. Após a receção do projeto do plano de desempenho revisto e apresentado nos termos do artigo 14.º, n.º 3, a Comissão deve avaliar a sua coerência e a coerência dos objetivos de desempenho revistos nele constantes com os objetivos de desempenho a nível da União, com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1. A Comissão pode complementar a avaliação com a revisão dos projetos dos planos de desempenho, no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.

2. Sempre que, com base na avaliação a que se refere o n.º 1, a Comissão considerar que os objetivos de desempenho revistos constantes do projeto do plano de desempenho revisto são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do projeto do plano de desempenho revisto, adotar uma decisão de notificação ao ou aos Estados-Membros em causa.

3. Sempre que, com base na avaliação a que se refere o n.º 1, a Comissão considerar que existem dúvidas quanto à coerência dos objetivos de desempenho revistos constantes do projeto do plano de desempenho revisto com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do projeto do plano de desempenho revisto, proceder a uma análise circunstanciada desses objetivos de desempenho e das circunstâncias locais relevantes, solicitando informações suplementares às autoridades supervisoras nacionais, se necessário, e informar desse facto o ou os Estados-Membros em causa.

4. Sempre que, após a análise circunstanciada a que se refere o n.º 3, a Comissão considerar que os objetivos de desempenho revistos constantes do projeto do plano de desempenho revisto são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de início da análise circunstanciada, adotar uma decisão de notificação ao ou aos Estados-Membros em causa.

5. Sempre que, após a análise circunstanciada a que se refere o n.º 3, a Comissão considerar que os objetivos de desempenho revistos constantes do projeto do plano de desempenho revisto não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, deve, no prazo de cinco meses a contar da data de início da análise circunstanciada, adotar uma decisão que estabeleça as medidas corretivas a adotar pelo ou pelos Estados-Membros em causa, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), terceiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

6. Sempre que a Comissão tiver adotado a decisão a que se refere o n.º 5, o ou os Estados-Membros em causa devem, no prazo de três meses a contar da data da sua adoção, comunicar à Comissão as medidas adotadas na sequência da decisão, bem como informações que demonstrem que essas medidas estão em conformidade com a decisão.

7. Com base nas informações que lhe são comunicadas nos termos do n.º 6, a Comissão deve avaliar se as medidas adotadas pelo ou Estados-Membros em causa são suficientes para garantir o cumprimento da decisão a que se refere o n.º 5, em conformidade com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e do presente regulamento.

Se a Comissão considerar que essas medidas são suficientes para assegurar o cumprimento da decisão a que se refere o n.º 5, deve notificar desse facto o ou os Estados-Membros em causa.

Se a Comissão considerar que essas medidas não são suficientes para assegurar o cumprimento da decisão a que se refere o n.º 5, deve notificar o ou os Estados-Membros em causa e adotar, se for caso disso, medidas para corrigir a situação de incumprimento, nomeadamente através das medidas previstas no artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 16.º

Adoção dos planos de desempenho

Os Estados-Membros devem adotar e publicar os seus planos de desempenho numa das seguintes circunstâncias, consoante aplicável:

- Após uma decisão da Comissão, em aplicação do artigo 14.º, n.º 2, ou do artigo 15.º, n.º 2 ou n.º 4;
- Após uma decisão da Comissão, nos termos do artigo 15.º, n.º 7, segundo parágrafo;
- Após uma decisão da Comissão, na sequência de um pedido do ou dos Estados-Membros em causa, de rever, durante o período de referência, os objetivos de desempenho previstos no artigo 18.º, n.º 1, desde que o plano de desempenho seja ajustado pelo Estado-Membro em causa, no que respeita aos objetivos de desempenho revistos.

Artigo 17.º

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

1. Sempre que, devido ao período necessário para concluir os procedimentos a que se referem os artigos 14.º e 15.º, os Estados-Membros não tenham podido adotar planos de desempenho antes do início do período de referência, em conformidade com o artigo 16.º, devem ser aplicados, a título provisório, os objetivos de desempenho constantes da versão mais recente dos projetos dos planos de desempenho, até que os planos de desempenho sejam adotados.

2. Na situação referida no n.º 1, após a adoção dos planos de desempenho, os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficácia são aplicáveis retroativamente através de um ajustamento das taxas unitárias, em conformidade com o artigo 29.º, n.º 5.

*Artigo 18.º***Revisão dos objetivos de desempenho durante um período de referência**

1. Durante o período de referência, os Estados-Membros podem rever um ou mais dos objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho e adotar planos de desempenho alterados em conformidade com essa revisão, desde que sejam satisfeitas as duas condições seguintes:

a) O ou os Estados-Membros em causa considerem que a revisão prevista é necessária e proporcionada à luz da ocorrência de uma ou mais das seguintes situações:

- i) pelo menos, um dos limiares de alerta a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, alínea b), foi atingido e a autoridade ou as autoridades supervisoras nacionais competentes avaliaram a situação e demonstraram que os efeitos daí resultantes não podem ser suficientemente atenuados, a menos que os objetivos de desempenho sejam revistos,
- ii) os dados, pressupostos e fundamentos iniciais, nomeadamente relativos aos investimentos, que estiveram na origem da fixação dos objetivos de desempenho em causa já não são exatos de forma significativa e duradoura devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção do plano de desempenho, e a autoridade ou as autoridades supervisoras nacionais competentes avaliaram a situação e demonstraram que os efeitos daí resultantes não podem ser suficientemente atenuados, a menos que os objetivos de desempenho sejam revistos.

b) A Comissão, com base num pedido fundamentado do ou dos Estados-Membros em causa, tenha decidido que:

- i) concorda que a revisão prevista é necessária e proporcionada à luz da ocorrência de uma ou mais das situações a que se refere a alínea a),
- ii) os objetivos de desempenho que serão objeto da revisão prevista são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, tendo avaliado esses objetivos com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.

A Comissão deve adotar a decisão a que se refere a alínea b) no prazo de sete meses a contar da data de apresentação do pedido completo pelo ou pelos Estados-Membros em causa.

2. As revisões dos objetivos de desempenho adotadas em aplicação do presente artigo não se aplicam retroativamente.

*Artigo 19.º***Aprovação do plano de desempenho da rede**

1. O gestor da rede deve apresentar o projeto do plano de desempenho da rede à Comissão após a sua aprovação pelo Conselho de Administração da Rede, conforme referido no artigo 18.º, n.º 1, alínea o), do Regulamento de Execução (UE) 2019/123, o mais tardar, três meses antes do início do período de referência.

2. A Comissão deve avaliar se o projeto do plano de desempenho da rede satisfaz os critérios estabelecidos no anexo V.

A Comissão pode solicitar ao gestor da rede que apresente uma revisão desse projeto do plano de desempenho da rede, sempre que tal seja necessário para garantir a conformidade com os critérios estabelecidos no anexo V.

3. Se a Comissão considerar que o projeto do plano de desempenho da rede satisfaz os critérios estabelecidos no anexo V, deve adotar o plano de desempenho da rede.

4. O gestor da rede deve publicar e executar o plano de desempenho da rede, após a sua adoção pela Comissão nos termos do n.º 3.

5. Sempre que, devido ao período necessário para concluir os procedimentos a que se referem os n.ºs 2 e 3, o plano de desempenho da rede não tenha sido adotado pela Comissão antes do início do período de referência, deve ser aplicada, a título provisório, a versão mais recente do projeto do plano de desempenho da rede aprovada pelo Conselho de Administração da Rede, até que a Comissão adote o plano de desempenho da rede.

CAPÍTULO V

FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA, CRIAÇÃO DE ZONAS DE TARIFICAÇÃO, FIXAÇÃO DAS BASES DE CUSTOS DAS TAXAS E TRANSPARÊNCIA*Artigo 20.º***Princípios aplicáveis ao financiamento dos serviços de navegação aérea**

1. Os custos determinados dos serviços de navegação aérea de rota devem ser financiados pelas taxas de rota impostas aos utilizadores do espaço aéreo e, caso seja aplicável o disposto no artigo 25.º, n.º 3, por outras receitas referidas nesse artigo.
2. Os custos determinados dos serviços de navegação aérea de terminal devem ser financiados pelas taxas de terminal impostas aos utilizadores do espaço aéreo e, caso seja aplicável o disposto no artigo 25.º, n.º 3, por outras receitas referidas nesse artigo.
3. As receitas decorrentes da aplicação de taxas de rota ou de terminal não devem ser utilizadas para financiar atividades comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

*Artigo 21.º***Criação de zonas de tarifação**

1. Os Estados-Membros devem, no espaço aéreo sob a sua responsabilidade no qual os serviços de navegação aérea são prestados a utilizadores do espaço aéreo, criar uma ou mais zonas de tarifação para efeitos de cobrança de taxas de rota («zona de tarifação de rota») e de taxas de terminal («zona de tarifação de terminal»).

Os Estados-Membros devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo em causa antes de criar ou alterar essas zonas.

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão e o Serviço Central de Taxas de Rota (SCTR) do Eurocontrol, se for caso disso, sobre a criação ou alteração dessas zonas de tarifação, pelo menos, sete meses antes do início do período de referência.

2. Os Estados-Membros devem garantir que o âmbito geográfico dessas zonas de tarifação é claramente definido e que as mesmas são coerentes com a prestação de serviços de navegação aérea, podendo incluir serviços prestados por um prestador de serviços de navegação aérea estabelecido noutro Estado-Membro do espaço aéreo transfronteiriço.
3. Sempre que os serviços de tráfego aéreo relacionados com a aproximação e a partida de aeronaves sejam prestados em conjunto para um grupo de aeroportos, os Estados-Membros podem criar uma zona de tarifação de terminal específica na zona de terminal em causa.
4. Sempre que os Estados-Membros decidam criar zonas de tarifação de rota ou zonas de tarifação de terminal que abranjam o espaço aéreo sob a responsabilidade de vários Estados-Membros, ou sempre que decidam criar uma zona de tarifação comum, devem assegurar a aplicação coerente e uniforme do presente regulamento à prestação de serviços de navegação aérea no espaço aéreo em causa.

Os Estados-Membros devem informar, sem demora indevida, a Comissão e o Serviço Central de Taxas de Rota do Eurocontrol sobre qualquer decisão desse tipo.

5. Os Estados-Membros podem alterar ou criar uma nova zona de tarifação de terminal durante um período de referência, desde que:

- a) Consultem os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea em causa antes da alteração;
- b) Notifiquem a alteração à Comissão e ao Serviço Central de Taxas de Rota do Eurocontrol, sem demora indevida;
- c) Forneçam à Comissão, sem demora indevida, os seguintes elementos:
 - i) os dados pertinentes relativos aos custos e ao tráfego, que reflitam adequadamente a situação antes e depois da alteração,
 - ii) as observações dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea consultados em conformidade com a alínea a),

- iii) uma avaliação do impacto esperado da alteração na consecução dos objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência e na monitorização do desempenho,
 - iv) uma atualização do plano de desempenho com os dados pertinentes.
6. Os Estados-Membros não devem alterar a zona de tarifação de rota durante um período de referência.

Artigo 22.º

Criação da base de custos das taxas

1. A base de custos das taxas de rota e de terminal deve consistir nos custos determinados relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea na zona de tarifação em causa.

Os custos determinados decorrentes dos novos sistemas ATM e de revisões profundas dos sistemas ATM existentes só serão incluídos na base de custos se esses sistemas forem coerentes com a execução do Plano Diretor Europeu ATM e, em especial, com os projetos comuns a que se refere o artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

Os Estados-Membros podem decidir incluir na base de custos os seguintes custos determinados incorridos com a prestação de serviços de navegação aérea, nos termos do artigo 15.º, n.º 2, alínea b), segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 550/2004:

- a) Custos determinados incorridos pelas autoridades competentes;
- b) Custos determinados incorridos pelas entidades qualificadas a que se refere o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Custos determinados decorrentes da Convenção Internacional do Eurocontrol relativa à cooperação para a segurança da navegação aérea, de 13 de dezembro de 1960, com a última redação que lhe foi dada.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, os custos determinados incluídos nas bases de custos das taxas de rota e de terminal devem ser fixados antes do início de cada período de referência em termos reais, no contexto do plano de desempenho, e especificados para cada ano civil desse período em termos reais e nominais, com exceção dos custos determinados a que se refere o n.º 1, terceiro parágrafo, e dos custos determinados a que se refere o n.º 4, alíneas c) e d), que devem ser fixados em termos nominais quando for aplicado o método de contabilidade de custos históricos.

3. Os custos determinados incluídos nas bases de custos das taxas de rota e de terminal devem ser calculados em moeda nacional. Caso tenha sido criada uma zona de tarifação comum com uma taxa unitária única, os Estados-Membros em causa devem garantir a conversão dos custos determinados numa única moeda, que pode ser o euro ou outra moeda nacional de um desses Estados-Membros, de modo a garantir o cálculo transparente da taxa unitária única em aplicação do artigo 25.º, n.º 4, do presente regulamento.

4. Os custos determinados incluídos nas bases de custos das taxas de rota e de terminal devem consistir em:

- a) Custos de pessoal;
- b) Outros custos de exploração (com exceção dos custos de pessoal);
- c) Custos de depreciação;
- d) Custo de capital;
- e) Custos extraordinários;

No que respeita à alínea a), os custos de pessoal incluem a remuneração bruta, a retribuição pela prestação de horas extraordinárias, as contribuições da entidade empregadora para os sistemas de segurança social e os custos das pensões e de outras prestações sociais. Os custos das pensões devem ser calculados com base em pressupostos prudentes baseados no regime de pensões ou no direito nacional aplicável, consoante o caso. Esses pressupostos devem ser especificados no plano de desempenho.

No que respeita à alínea b), os custos de exploração (com exceção dos custos de pessoal) devem incluir os custos incorridos com a aquisição de bens e serviços utilizados para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo serviços subcontratados, materiais, energia, serviços públicos, aluguer de edifícios, equipamentos e instalações, manutenção, custos de seguros e despesas de deslocação.

No que respeita à alínea c), os custos de depreciação incluem os custos relativos à totalidade dos ativos fixos afetados à prestação de serviços de navegação aérea. O valor dos ativos fixos deve ser depreciado de acordo com as previsões da sua vida útil, utilizando o método linear aplicado aos custos dos ativos que são depreciados. Para calcular a depreciação, deve ser aplicado o método de contabilidade de custos históricos ou de custos correntes. O método utilizado para calcular os custos de depreciação não deve ser alterado durante o período de depreciação e deve ser coerente com

o custo de capital aplicado, ou seja, o custo nominal de capital para a contabilidade de custos históricos e o custo real de capital para a contabilidade de custos correntes. Se for adotada a contabilidade de custos correntes, o custo de capital não deve incluir a inflação, e devem igualmente ser fornecidos os valores contabilísticos dos custos históricos equivalentes, de modo a permitir a comparação e a avaliação.

No que respeita à alínea d), o custo de capital deve ser igual ao produto dos seguintes elementos:

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

Para efeitos de cálculo do custo de capital, os fatores de ponderação devem assentar na percentagem de financiamento através de dívida ou de capitais próprios. A taxa de juro da dívida deve ser igual à taxa de juro média ponderada da dívida do prestador de serviços de navegação aérea. O rendimento do capital próprio deve ser o previsto no plano de desempenho para o período de referência e basear-se no risco financeiro real do prestador de serviços de navegação aérea.

Se os prestadores de serviços de navegação aérea incorrerem em custos decorrentes da locação financeira de ativos fixos, esses custos não devem ser incluídos no cálculo do custo de capital.

No que respeita à alínea e), os custos extraordinários consistem nos custos não recorrentes relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os impostos e direitos aduaneiros não recuperáveis.

5. Os custos determinados devem ser imputados de uma forma transparente às zonas de tarifação em relação às quais são incorridos. Caso abranjam diferentes zonas de tarifação, devem ser imputados proporcionalmente com base numa metodologia transparente.

Para o efeito, as autoridades supervisoras nacionais devem, antes do início de cada período de referência, definir os critérios utilizados para a imputação dos custos determinados às zonas de tarifação, incluindo no que respeita às alíneas b) e c) do presente número, e os critérios para imputar os custos determinados entre serviços de rota e serviços de terminal, e devem incluir essas informações no plano de desempenho, em conformidade com o anexo II, ponto 3.3, alínea d).

Os custos determinados incluídos nas bases de custos para as zonas de tarifação de terminal devem cobrir o custo dos seguintes serviços:

- a) Serviços de controlo de aeródromo ou serviços de informações de voo de aeródromo, que incluem os serviços consultivos de tráfego aéreo e os serviços de alerta;
- b) Serviços de tráfego aéreo relacionados com a aproximação e a partida de aeronaves dentro de uma determinada distância de um aeroporto, que devem ser definidos com base em requisitos operacionais;
- c) A parte proporcional dos serviços de navegação aérea comuns aos serviços de rota e de terminal.

6. Os custos determinados dos voos isentos, em conformidade com o artigo 31.º, n.ºs 3, 4 e 5, devem ser compostos por:

- a) Os custos determinados dos voos VFR isentos, calculados mediante um método de cálculo dos custos marginais;
- b) Os custos determinados dos voos IFR isentos, calculados como o produto dos seguintes elementos:
 - i) os custos determinados incorridos com os voos IFR, os quais devem consistir nos custos determinados totais, deduzidos os custos dos voos VFR,
 - ii) o rácio entre o número de unidades de serviço isentas e o número total de unidades de serviço, que consiste nas unidades de serviço aferentes aos voos IFR, e as unidades de serviço aferentes aos voos VFR, caso estes não estejam isentos.

Os custos determinados dos voos VFR isentos devem ser separados dos custos determinados incorridos com os voos IFR para efeitos do cálculo da taxa unitária.

7. As autoridades supervisoras nacionais devem verificar, em relação a cada zona de tarifação, se as bases de custos para as taxas de rota e de terminal cumprem os requisitos do artigo 15.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e do presente artigo. Para o efeito, as autoridades supervisoras nacionais devem examinar os documentos contabilísticos relevantes, incluindo os registos de ativos e qualquer outro material relevante para o estabelecimento da base de custos das taxas.

Artigo 23.º**Custos reais**

As disposições do artigo 22.º aplicam-se *mutatis mutandis* à determinação dos custos reais.

Artigo 24.º**Transparência dos custos**

1. Os Estados-Membros devem estabelecer, de forma transparente, as bases de custos das taxas para cada zona de tarifação.
2. Os Estados-Membros devem, de forma coordenada, o mais tardar quatro meses antes do início de cada período de referência, consultar os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos sobre o cálculo previsto dos custos determinados incluídos na base de custos das taxas de rota e de terminal, os investimentos já existentes e os novos investimentos, as previsões de unidades de serviço e a política de tarifação, para o período de referência em causa.

Devem igualmente consultar as entidades *supra* durante um período de referência, caso pretendam solicitar uma revisão dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1.

Os Estados-Membros devem apresentar as informações e os quadros de declaração exigidos nos anexos VII e IX às entidades convidadas para a consulta, pelo menos três semanas antes desta última.

3. Durante o período de referência, os Estados-Membros devem, uma vez por ano, de forma coordenada e em conformidade com o anexo XII, ponto 1, consultar os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos sobre os custos reais incorridos durante o ano anterior e sobre a diferença entre os custos reais e os custos determinados constantes do plano de desempenho.

Os Estados-Membros devem apresentar as informações e o quadro de declaração exigidos no anexo VII às entidades convidadas para a consulta, pelo menos três semanas antes da mesma.

4. Os Estados-Membros devem facultar à Comissão as informações a que se referem os n.ºs 2 e 3, último parágrafo, na data em que estas são facultadas às partes consultadas. Os Estados-Membros devem igualmente informar a Comissão sobre o resultado da consulta.

CAPÍTULO VI**CÁLCULO DAS TAXAS UNITÁRIAS E DAS TAXAS****Artigo 25.º****Cálculo das taxas unitárias**

1. Os Estados-Membros devem calcular as taxas unitárias de rota e de terminal antes do início de cada ano do período de referência.
2. Essas taxas devem ser calculadas dividindo o número total previsto de unidades de serviço de rota ou de terminal para o ano em causa, calculado nos termos do anexo VIII, pontos 1 e 2, respetivamente, pela soma algébrica dos seguintes elementos:
 - a) Os custos determinados para o ano em causa, expressos em termos nominais, conforme previsto no plano de desempenho;
 - b) Os ajustamentos à inflação, em conformidade com o artigo 26.º;
 - c) Os ajustamentos resultantes da aplicação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego, em conformidade com o artigo 27.º, n.ºs 2 a 5;
 - d) Os ajustamentos resultantes da aplicação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego, em conformidade com o artigo 28.º, n.ºs 4 a 6;
 - e) Os ajustamentos resultantes da aplicação dos regimes de incentivos financeiros, em conformidade com o artigo 11.º, n.ºs 3 e 4;
 - f) Os ajustamentos resultantes da modulação das taxas de navegação aérea, em conformidade com o artigo 32.º;

- g) Os ajustamentos resultantes das variações de tráfego, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 8;
- h) Os ajustamentos resultantes das variações de tráfego, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 9;
- i) Uma dedução de outras receitas, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo;
- j) O financiamento cruzado entre zonas de tarifação de rota ou entre zonas de tarifação de terminal, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- k) Os ajustamentos de diferenças de receitas resultantes da aplicação temporária da taxa unitária, em conformidade com o artigo 29.º, n.º 5;
- l) Os ajustamentos relativos a períodos de referência anteriores.

3. Para efeitos do disposto no n.º 2, alínea i), as seguintes receitas dos prestadores de serviços de navegação aérea obtidas no ano *n* devem ser deduzidas dos custos determinados a título de «outras receitas»:

- a) Os fundos públicos recebidos de autoridades públicas, incluindo o apoio financeiro dos programas de assistência da União;
- b) As receitas provenientes de atividades comerciais, sempre que o ou os Estados-Membros em causa tenham optado pela dedução dessas receitas;
- c) No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, as receitas provenientes de contratos ou acordos celebrados entre os prestadores de serviços de navegação aérea e os operadores dos aeroportos, sempre que o ou os Estados-Membros em causa tenham optado pela dedução dessas receitas.

No que respeita à alínea a), os fundos públicos que cubram os custos de pessoal e outros custos de exploração devem ser deduzidos dos custos determinados, o mais tardar, no ano *n*+2. Os fundos públicos que cubram os custos de depreciação devem ser deduzidos dos custos determinados calculados em conformidade com o plano de amortização do ativo financeiro (duração e anuidade). Um Estado-Membro pode decidir não deduzir dos custos determinados um montante relacionado com os custos administrativos incorridos relativos à comunicação de informações sobre o acordo de financiamento, caso esses custos administrativos não estejam incluídos na base de custos das taxas. De igual modo, um Estado-Membro pode decidir não deduzir dos custos determinados os fundos públicos recebidos para cobrir os custos desconhecidos no momento da elaboração do plano de desempenho e, por conseguinte, não incluídos na base de custos das taxas. Os utilizadores do espaço aéreo não devem suportar os custos cobertos por fundos públicos.

No que respeita às alíneas b) e c), as receitas nelas referidas devem ser deduzidas dos custos determinados, o mais tardar, no ano *n*+2.

4. As taxas unitárias devem ser calculadas na moeda nacional.

Se os Estados-Membros decidirem estabelecer uma zona de tarifação comum em conformidade com o artigo 21.º, n.º 4, a taxa unitária deve ser calculada numa única moeda, que pode ser o euro ou outra moeda nacional de um dos Estados-Membros em causa. Estes devem informar a moeda aplicável à Comissão e ao SCTR do Eurocontrol.

Artigo 26.º

Ajustamento à inflação

Para cada ano do período de referência, os custos determinados incluídos nas bases de custos para as taxas de rota e de terminal do ano *n*, expressos em termos nominais, devem ser ajustados com base na diferença percentual entre o índice de inflação efetiva e o índice de inflação prevista para esse ano *n* e incluídos como um ajustamento para efeitos do cálculo da taxa unitária para o ano *n*+2.

Sempre que seja aplicado o método de contabilidade de custos históricos, os custos determinados a que se refere o artigo 22.º, n.º 1, terceiro parágrafo, e os custos determinados a que se refere o n.º 4, alíneas c) e d), do mesmo artigo não devem ser objeto de ajustamento à inflação.

Artigo 27.º

Mecanismo de partilha de riscos de tráfego

1. No que respeita aos regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, deve ser aplicado um mecanismo de partilha de riscos de tráfego. No âmbito desse mecanismo, o risco de variação das receitas devido a desvios da previsão de unidades de serviço estabelecida no plano de desempenho deve ser partilhado entre os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo, em conformidade com as disposições do presente artigo.

2. Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço registar um desvio da previsão incluída no plano de desempenho para esse ano n não superior a 2 %, as receitas ou as perdas adicionais resultantes devem ser afetadas na totalidade ao ou aos prestadores de serviços de navegação aérea em causa.

3. Se, num um dado ano n , o número real de unidades de serviço exceder a previsão incluída no plano de desempenho para esse ano n em mais de 2 %, 70 % das receitas adicionais resultantes obtidas pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 2 % da diferença entre o número real de unidades de serviço e essa previsão devem ser repercutidos nos utilizadores do espaço aéreo, através de ajustamentos das taxas unitárias no ano $n+2$.

Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for inferior à previsão incluída no plano de desempenho para esse ano n em mais de 2 %, 70 % das perdas de receitas resultantes incorridas pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 2 % da diferença entre o número real de unidades de serviço e essa previsão devem ser recuperados junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de ajustamentos das taxas unitárias no ano $n+2$.

4. Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for inferior a 90 % da previsão incluída no plano de desempenho para esse ano n , o montante da perda de receitas incorrido pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % da diferença entre o número real de unidades de serviço e essa previsão deve ser recuperado na totalidade junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de ajustamentos das taxas unitárias no ano $n+2$.

Se, num dado ano n , o número real de unidades de serviço for superior a 110 % da previsão incluída no plano de desempenho para esse ano n , as receitas adicionais resultantes obtidas pelo ou pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % da diferença entre o número real de unidades de serviço e essa previsão devem ser repercutidos na totalidade nos utilizadores do espaço aéreo, através de ajustamentos das taxas unitárias no ano $n+2$.

5. As autoridades supervisoras nacionais podem adaptar os valores dos parâmetros do mecanismo de partilha de riscos de tráfego fixados nos n.ºs 2 e 3. Ao adaptarem esses valores, as autoridades supervisoras nacionais devem:

- a) Consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes sobre os valores pretendidos;
- b) Garantir que o risco de exposição resultante para os prestadores de serviços de navegação aérea não é inferior ao montante máximo de receitas em risco ao abrigo do mecanismo estabelecido nos n.ºs 2 e 3;
- c) Ter em conta a variação dos custos da oferta de capacidade pelo prestador de serviços de navegação aérea em causa devido a uma variação no tráfego.

6. Os custos determinados seguintes não devem ser abrangidos pelas disposições dos n.ºs 2 a 5:

- a) Os custos determinados fixados em conformidade com o artigo 22.º, n.º 1, terceiro parágrafo;
- b) Os custos determinados dos serviços meteorológicos.

7. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação dos n.ºs 2 a 5 os custos determinados dos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestar serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

8. No que respeita aos custos determinados a que se referem o n.º 6 e, se aplicável, o n.º 7, as eventuais receitas adicionais do ano n resultantes de diferenças entre o número real de unidades de serviço e a previsão de unidades de serviço incluída no plano de desempenho para esse ano devem ser repercutidas nos utilizadores do espaço aéreo, e as eventuais perdas de receitas devem ser recuperadas junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de um ajustamento da taxa unitária no ano $n+2$.

9. Os ajustamentos das taxas unitárias a que se refere o artigo 25.º, n.º 2, alíneas b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) e l) não devem ser abrangidos pelas disposições dos n.ºs 2 a 5. No que respeita aos ajustamentos a que se refere o artigo 25.º, n.º 2, alíneas b), c), d), e), f), g), h), i), j) e k), as eventuais receitas adicionais do ano n resultantes de diferenças entre o número real de unidades de serviço e a previsão de unidades de serviço incluída no plano de desempenho para esse ano devem ser repercutidas nos utilizadores do espaço aéreo, e as eventuais perdas de receitas devem ser recuperadas junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de um ajustamento da taxa unitária no ano $n+2$.

Artigo 28.º

Mecanismo de partilha de riscos de custos

1. No que respeita aos regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, deve ser aplicado um mecanismo de partilha de riscos de custos. No âmbito desse mecanismo, as diferenças entre os custos determinados incluídos no plano de desempenho e os custos reais devem ser partilhadas entre os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo, em conformidade com as disposições do presente artigo.

2. As diferenças a que se refere o n.º 1 devem ser partilhadas do seguinte modo:
- a) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem inferiores aos custos determinados, a diferença resultante reverte na totalidade a favor do prestador de serviços de navegação aérea ou do Estado-Membro em causa;
 - b) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem superiores aos custos determinados, a diferença resultante é suportada na totalidade pelo prestador de serviços de navegação aérea ou pelo Estado-Membro em causa.
3. O disposto no n.º 2 não se aplica se as diferenças entre os custos determinados e os custos reais resultarem de, pelo menos, uma das seguintes alterações:
- a) Alterações imprevistas dos custos dos investimentos existentes e novos;
 - b) Alterações imprevistas dos custos a que se refere o artigo 22.º, n.º 1, terceiro parágrafo;
 - c) Alterações imprevistas e significativas dos custos das pensões estabelecidos de acordo com o artigo 22.º, n.º 4, resultantes de alterações imprevistas no direito nacional em matéria de pensões e na legislação sobre o cálculo das pensões ou de alterações imprevisíveis das condições dos mercados financeiros, desde que essas alterações dos custos das pensões estejam fora do controlo do prestador de serviços de navegação aérea e, em caso de aumento dos custos, este tenha adotado medidas razoáveis para gerir esse aumento durante o período de referência;
 - d) Alterações imprevistas e significativas dos custos resultantes de alterações imprevisíveis das taxas de juro dos empréstimos que financiam os custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea, desde que essas alterações dos custos estejam fora do controlo do prestador de serviços de navegação aérea e, em caso de aumento dos custos, este tenha adotado medidas razoáveis para gerir esse aumento durante o período de referência;
 - e) Alterações imprevistas e significativas dos custos resultantes de alterações imprevisíveis na legislação fiscal nacional ou outros elementos de custos novos imprevisíveis que não constem do plano de desempenho, mas sejam exigidos por lei.

Os custos determinados relativos aos custos a que se refere o presente número devem ser identificados e categorizados no plano de desempenho, em conformidade com o anexo II, ponto 3.3, alínea h).

As diferenças entre os custos determinados e os custos reais a que se refere o presente número devem ser identificados e explicados anualmente, em conformidade com os anexos VII e IX.

4. No que respeita às alterações imprevistas dos custos a que se refere o n.º 3, alínea a), as diferenças entre os custos determinados e os custos reais devem ser partilhadas do seguinte modo:
- a) Se, durante um ano civil ou durante todo o período de referência, os custos reais forem inferiores aos custos determinados, o prestador de serviços de navegação aérea ou o Estado-Membro em causa deve reembolsar a diferença resultante aos utilizadores do espaço aéreo, através de uma redução da taxa unitária no ano $n+2$ ou no período de referência seguinte, exceto se, mediante uma justificação circunstanciada do prestador de serviços de navegação aérea, a autoridade supervisora nacional decida, após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, que o prestador de serviços de navegação aérea não deve reembolsar uma parte da diferença resultante;
 - b) Se, durante um ano civil ou durante todo o período de referência, os custos reais forem superiores aos custos determinados numa percentagem igual ou inferior a 5 %, os Estados-Membros podem decidir que o prestador de serviços de navegação aérea ou o Estado-Membro em causa deve recuperar a diferença resultante junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de um aumento da taxa unitária no ano $n+2$ ou no período de referência seguinte, na condição de que a autoridade supervisora nacional aprove uma justificação circunstanciada apresentada pelo prestador de serviços de navegação aérea, nomeadamente no que respeita à necessidade de aumentar a capacidade, e após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.

Se, durante o período de referência, os prestadores de serviços de navegação aérea pretenderem adicionar, cancelar ou substituir investimentos de grande envergadura no que respeita aos já identificados no plano de desempenho em conformidade com o anexo II, ponto 2.2, alínea b), essas alterações devem ser aprovadas pela autoridade supervisora nacional, após consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.

5. No que respeita às diferenças imprevistas dos custos a que se refere o n.º 3, alínea b), as diferenças entre os custos determinados e os custos reais devem ser partilhadas do seguinte modo:
- a) Se, durante um ano civil, os custos reais forem inferiores aos custos determinados fixados para esse ano civil, os Estados-Membros devem reembolsar a diferença aos utilizadores do espaço aéreo, através de uma redução da taxa unitária no ano $n + 2$;

- b) Se, durante um ano civil, os custos reais forem superiores aos custos determinados fixados para esse ano civil, os Estados-Membros devem recuperar a diferença junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de um aumento da taxa unitária no ano $n + 2$.
6. No que respeita às diferenças imprevistas dos custos a que se refere o n.º 3, alíneas c), d) e e), as diferenças entre os custos determinados e os custos reais devem ser partilhadas do seguinte modo:
- a) Se, durante um ano civil ou durante todo o período de referência, os custos reais forem inferiores aos custos determinados, o prestador de serviços de navegação aérea ou o Estado-Membro em causa deve reembolsar a diferença resultante aos utilizadores do espaço aéreo, através de uma redução da taxa unitária no ano $n + 2$ ou no período de referência seguinte ou, caso os montantes a recuperar afetem a taxa unitária de uma forma desproporcionada, nos dois períodos de referência seguintes;
- b) Se, durante um ano civil ou durante todo o período de referência, os custos reais forem superiores aos custos determinados, os Estados-Membros podem decidir que o prestador de serviços de navegação aérea ou o Estado-Membro em causa deve recuperar a diferença resultante junto dos utilizadores do espaço aéreo, através de um aumento da taxa unitária no ano $n + 2$ ou no período de referência seguinte ou, caso os montantes a recuperar afetem a taxa unitária de uma forma desproporcionada, nos dois períodos de referência seguintes.
7. As autoridades supervisoras nacionais devem verificar anualmente se os prestadores de serviços de navegação aérea aplicam corretamente as disposições do presente artigo. Até 1 de setembro do ano $n+1$, as autoridades supervisoras nacionais devem elaborar um relatório sobre as alterações dos custos a que se refere o n.º 3 ocorridas no ano n . O relatório deve ser objeto de consulta junto dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.

As autoridades supervisoras nacionais devem também incluir no relatório, a apresentar até 1 de setembro do ano seguinte ao último ano do período de referência, o saldo do período de referência, no que respeita às alterações imprevistas dos custos a que se refere o n.º 3, alíneas a), c), d) e e).

Artigo 29.º

Fixação de taxas unitárias para as zonas de tarifação

- Os Estados-Membros devem fixar anualmente uma taxa unitária para cada zona de tarifação, em conformidade com o artigo 25.º. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, as taxas unitárias não podem ser alteradas no decurso de um ano.
- Os Estados-Membros devem fixar uma taxa unitária para o ano n para cada zona de tarifação, em consonância com os requisitos seguintes:
 - As autoridades supervisoras nacionais devem apresentar a taxa unitária calculada à Comissão e ao SCTR do Eurocontrol, em nome do respetivo Estado-Membro, até 1 de junho do ano $n+1$. Esta apresentação deve incluir os quadros de declaração e as informações adicionais enumerados nos anexos VII e IX;
 - Até 1 de novembro do ano $n-1$, se necessário, as autoridades supervisoras nacionais devem atualizar a taxa unitária calculada a que se refere a alínea a), após consulta dos utilizadores do espaço aéreo. Esta taxa unitária calculada atualizada deve ser apresentada à Comissão e ao SCTR do Eurocontrol, em nome do respetivo Estado-Membro, o mais tardar, até 1 de novembro do ano $n-1$;
 - Os Estados-Membros devem fixar a taxa unitária para o ano n , o mais tardar, até 20 de dezembro do ano $n - 1$, e informar a Comissão e o SCTR do Eurocontrol.
- A Comissão deve verificar se as taxas unitárias a que se refere o n.º 2 são calculadas de acordo com os requisitos definidos no artigo 25.º, n.º 2.

Se considerar que uma taxa unitária não satisfaz os requisitos definidos no artigo 25.º, n.º 2, a Comissão deve notificar o Estado-Membro em causa e convidá-lo a apresentar uma taxa unitária revista.

Se considerar que a taxa unitária revista é calculada conforme os requisitos definidos no artigo 25.º, n.º 2, a Comissão deve notificar o Estado-Membro em causa em conformidade.

- Sempre que, devido ao período necessário para concluir os procedimentos a que se refere o n.º 3, uma taxa unitária para o ano n for revista após o início do ano a que diz respeito e essa revisão causar uma diferença nas receitas, essa taxa unitária deve ser ajustada do seguinte modo:
 - Um primeiro ajustamento da taxa unitária no ano a seguir à revisão da taxa unitária; e
 - Um ajustamento final da taxa unitária dois anos após esse ano.

5. Se os Estados-Membros não tiverem adotado um plano de desempenho antes do início do período de referência, ou se o plano de desempenho for revisto durante o período de referência, em conformidade com o disposto no artigo 18.º, as taxas unitárias devem, sempre que necessário, ser recalculadas e aplicadas logo que possível, com base no plano de desempenho adotado ou no plano de desempenho revisto.

Sempre que um plano de desempenho for adotado após o início do período de referência, qualquer diferença nas receitas resultante da aplicação da ou das taxas unitárias calculadas com base no projeto do plano de desempenho, em vez da ou das taxas unitárias calculadas com base no plano de desempenho adotado, deve resultar num primeiro ajustamento da taxa unitária no ano a seguir à adoção do plano de desempenho e num ajustamento final da taxa unitária dois anos após esse ano. As disposições dos artigos 27.º e 28.º são aplicáveis com base no plano de desempenho adotado, a título retroativo, a partir do primeiro dia do período de referência.

Sempre que um plano de desempenho for revisto durante o período de referência em conformidade com o disposto no artigo 18.º, qualquer diferença nas receitas resultante da aplicação da ou das taxas unitárias calculadas com base no plano de desempenho adotado, em vez da ou das taxas unitárias calculadas com base no plano de desempenho revisto adotado, deve resultar num primeiro ajustamento da taxa unitária no ano a seguir à adoção do plano de desempenho e num ajustamento final da taxa unitária dois anos após esse ano. As disposições dos artigos 27.º e 28.º são aplicáveis com base no plano de desempenho revisto, a título retroativo, a partir do primeiro dia do ano de aplicação do plano de desempenho revisto.

6. Em derrogação do disposto no artigo 25.º, n.º 2, os Estados-Membros podem decidir fixar a taxa unitária a que se refere o n.º 1 a um nível inferior ao da taxa unitária calculada em conformidade com o artigo 25.º, n.º 2. Nesse caso, devem incluir a taxa unitária mais baixa no quadro de declaração relativo ao cálculo das taxas unitárias, em conformidade com o modelo do anexo XI, quadro 2. A diferença resultante nas receitas não deve ser recuperada junto dos utilizadores do espaço aéreo.

Artigo 30.º

Transparência das taxas unitárias

1. Os Estados-Membros devem, até 1 de agosto de cada ano, de uma forma coordenada, consultar os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos sobre elementos essenciais relacionados com a execução do presente regulamento, tal como definido no anexo XII, ponto 2. Esta consulta pode ser realizada juntamente com a consulta a que se refere o artigo 24.º, n.º 3.

Os Estados-Membros devem apresentar as informações e os quadros de declaração exigidos nos anexos IX às partes consultadas, pelo menos, três semanas antes da consulta.

2. Os Estados-Membros devem facultar à Comissão as informações a que se refere o n.º 1, segundo parágrafo, na mesma data em que estas são facultadas às partes consultadas. Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre o resultado da consulta.

Artigo 31.º

Cálculo das taxas

1. A taxa de rota aplicável a um dado voo numa dada zona de tarifação de rota é igual ao produto da taxa unitária fixada para essa zona de tarifação de rota e das unidades de serviço de rota relativas a esse voo.

2. A taxa de terminal aplicável a um dado voo numa dada zona de tarifação de terminal específica é igual ao produto da taxa unitária fixada para essa zona de tarifação de terminal e das unidades de serviço de terminal relativas a esse voo.

Para efeitos do cálculo da taxa de terminal, a aproximação e a partida de um voo são contabilizadas como um único voo. A unidade de cálculo deve ser ou o voo de chegada ou o voo de partida.

3. Os Estados-Membros devem isentar do pagamento de taxas de rota os seguintes voos:

- a) Os voos realizados por aeronaves cuja massa máxima autorizada à descolagem seja inferior a duas toneladas;
- b) Os voos mistos VFR/IFR nas zonas de tarifação em que estes sejam realizados exclusivamente em VFR e em que não seja cobrada uma taxa de rota para os voos VFR;

- c) Os voos realizados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e seus familiares mais próximos, chefes de Estado, chefes de governo e ministros, desde que seja devidamente corroborado pelo indicador apropriado do estatuto ou por uma observação no plano de voo que o voo é realizado exclusivamente para esse fim;
 - d) Os voos de busca e salvamento autorizados pelo organismo competente.
4. Os Estados-Membros podem isentar do pagamento de taxas de rota os seguintes voos:
- a) Os voos militares realizados por aeronaves de um Estado-Membro ou de um país terceiro;
 - b) Os voos de treino realizados exclusivamente no espaço aéreo do Estado-Membro em causa para fins de obtenção de uma licença, ou de qualificação no caso da tripulação de cabina, desde que seja devidamente corroborado por uma observação adequada no plano de voo que o voo é realizado exclusivamente para esse fim;
 - c) Os voos realizados exclusivamente para fins de verificação ou ensaio de equipamentos utilizados ou destinados a serem utilizados como ajudas terrestres à navegação aérea, à exceção dos voos de posicionamento realizados pela aeronave em causa;
 - d) Os voos que terminam no aeroporto do qual a aeronave descolou e durante os quais não se realizaram aterragens intermédias;
 - e) Os voos VFR;
 - f) Os voos humanitários autorizados pelo organismo competente;
 - g) Os voos da polícia e das alfândegas.
5. Os Estados-Membros podem isentar do pagamento de taxas de terminal os voos a que referem os n.ºs 3 e 4.
6. Os Estados-Membros devem cobrir os custos dos serviços que os prestadores de serviços de navegação aérea prestaram aos voos isentos do pagamento de taxas de rota ou de terminal em conformidade com os n.ºs 3, 4 ou 5.

Artigo 32.º

Modulação das taxas de navegação aérea

1. Os Estados-Membros podem, numa base não discriminatória e transparente, modular as taxas de navegação aérea aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo para:
- a) Otimizar a utilização dos serviços de navegação aérea;
 - b) Reduzir o impacto ambiental da aviação;
 - c) Reduzir o nível de congestionamento da rede numa determinada zona ou numa determinada rota em momentos específicos.
 - d) Acelerar a implementação das capacidades de ATM do programa SESAR em antecipação do período de tempo fixado nos projetos comuns a que se refere o artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004, nomeadamente com o objetivo de conceder incentivos para equipar as aeronaves com sistemas incluídos nesses projetos comuns.

Os Estados-Membros devem garantir que a modulação das taxas no que respeita ao disposto no presente número, alíneas a) a c), não tem como consequência uma alteração geral das receitas anuais do prestador de serviços de navegação aérea, em comparação com a situação em que as taxas não teriam sido moduladas. Os excedentes ou os défices de recuperação resultam num ajustamento da taxa unitária no ano $n+2$.

2. A modulação das taxas de navegação aérea deve ser aplicada às taxas de rota ou de terminal, ou a ambas.

Antes da aplicação da modulação das taxas, os Estados-Membros devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea em causa sobre a modulação pretendida.

3. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar a correta execução da modulação das taxas de navegação aérea pelos prestadores de serviços de navegação aérea e elaborar um relatório em conformidade com o artigo 37.º, n.º 1.

Artigo 33.º

Cobrança das taxas

1. Os Estados-Membros podem proceder à cobrança das taxas através de uma taxa única por voo. Se as taxas forem faturadas e cobradas numa base regional, a moeda de faturação dessas taxas pode ser o euro, sendo permitido acrescentar à taxa unitária em causa uma taxa unitária administrativa relativa aos custos de faturação e cobrança.

2. Os Estados-Membros devem garantir que os montantes cobrados em seu nome são utilizados para financiar os custos determinados, em conformidade com as disposições do presente regulamento.
3. Os utilizadores do espaço aéreo devem pagar prontamente e na íntegra todas as taxas de navegação aérea incorridas nos termos do presente regulamento.
4. Os Estados-Membros devem garantir a aplicação de medidas coercivas eficazes e proporcionadas para a cobrança das taxas de navegação aérea, sempre que necessário. Essas medidas podem incluir a recusa de serviços, a imobilização de aeronaves ou outras medidas coercivas conformes com o direito do Estado-Membro em causa.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

Artigo 34.º

Regime de tarifação simplificado

1. Sob reserva das condições estabelecidas no n.º 2, os Estados-Membros podem decidir estabelecer e aplicar um regime de tarifação simplificado para a duração de um período de referência, no que respeita a:
 - a) Uma ou mais zonas de tarifação de rota e uma ou mais zonas de tarifação de terminal;
 - b) Um ou mais prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços na ou nas zonas de tarifação a que se refere a alínea a).
2. Os Estados-Membros só podem decidir estabelecer e aplicar o regime de tarifação simplificado a que se refere o n.º 1, se estiverem preenchidas as seguintes condições:
 - a) Uma decisão da Comissão adotada em aplicação do disposto no artigo 14.º, n.º 2, e do artigo 15.º, n.º 2 ou n.º 4, confirmar que os objetivos de desempenho fixados pelo Estado-Membro no projeto do plano de desempenho a que se refere o artigo 12.º são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União;
 - b) Os objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho da segurança, da capacidade e do ambiente terem sido cumpridos nos três anos anteriores à adoção do projeto do plano de desempenho a que se refere o artigo 12.º;
 - c) O plano de desempenho incluir um regime de incentivos relativo aos objetivos de capacidade, tal como estipulado no artigo 11.º;
 - d) Os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo em causa terem sido consultados sobre as decisões pretendidas, e os utilizadores do espaço aéreo que representem, pelo menos, 65 % dos voos IFR realizados no espaço aéreo em que o ou os Estados-Membros em causa são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea concordem com a decisão pretendida.
3. Se os Estados-Membros decidirem estabelecer e aplicar um regime de tarifação simplificado em aplicação do disposto no n.º 2, não devem aplicar:
 - a) O mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se referem o artigo 11.º, n.º 2, e o artigo 27.º. A não aplicação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego implica que os riscos de tráfegos são assumidos na íntegra pelo prestador de serviços de navegação aérea;
 - b) As disposições do artigo 28.º, n.ºs 4 a 6, relativas ao mecanismo de partilha de riscos de custos;
 - c) Os excedentes ou os défices de recuperações resultantes da modulação das taxas de navegação aérea, em aplicação do artigo 32.º.

Os transportes dos anos anteriores ao período de referência a que é aplicado o regime de tarifação simplificado não devem deixar de ser tidos em conta no cálculo das taxas unitárias.

4. Se os Estados-Membros decidirem estabelecer e aplicar um regime de tarifação simplificado em aplicação do n.º 2, devem especificar e fundamentar a sua decisão no plano de desempenho, em conformidade com o disposto no anexo II, ponto 1.7.

Artigo 35.º

Serviços de navegação aérea de terminal, serviços CNS, MET e AIS, e serviços de dados ATM sujeitos a condições de mercado

1. Sob reserva das disposições do presente artigo, os Estados-Membros podem decidir, antes do início de um período de referência ou durante o período de referência, que alguns ou todos os serviços de navegação aérea de terminal, ou os serviços CNS, MET, AIS, ou os serviços de dados de gestão do tráfego aéreo («ATM») prestados nas suas zonas de tarifação, criadas em conformidade com o artigo 21.º, estão sujeitos a condições de mercado.

2. Sempre que um ou vários Estados-Membros decidam aplicar o disposto no n.º 1 no período de referência seguinte ou, consoante o caso, durante o período de referência restante, não podem, no que se refere aos serviços em causa:
- a) Aplicar objetivos em matéria de custo-eficiência, incluindo a fixação de custos determinados, para os indicadores essenciais de desempenho a que se refere o anexo I, secção 2, ponto 4.1;
 - b) Aplicar mecanismos de partilha de riscos de tráfego e de partilha de custos, em conformidade com os artigos 27.º e 28.º;
 - c) Estabelecer incentivos financeiros nos domínios essenciais de desempenho da capacidade e do ambiente, em conformidade com o artigo 11.º;
 - d) Calcular as taxas de terminal, em conformidade com o artigo 31.º, n.º 2;
 - e) Calcular as taxas unitárias de terminal, em conformidade com o artigo 29.º;
 - f) Ser sujeitos às obrigações em matéria de consulta especificadas no artigo 24.º, n.º 3.

As alíneas d) a f) aplicam-se apenas aos serviços de navegação aérea de terminal.

Se, durante um período de referência, um Estado-Membro decidir aplicar o disposto no n.º 1, deve também rever o seu plano de desempenho em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, no que se refere aos serviços em causa.

3. Um Estado-Membro só pode decidir aplicar o disposto no n.º 1 depois de ter concluído todas as seguintes etapas:
- a) A sua autoridade supervisora nacional ter considerado, com base numa avaliação pormenorizada realizada em conformidade com as condições previstas no anexo X, que a prestação dos serviços em causa está sujeita a condições de mercado;
 - b) Ter consultado os representantes dos utilizadores do espaço aéreo em causa sobre a decisão pretendida e a avaliação *supra*, e ter tido em conta as suas observações, quando apropriado;
 - c) Ter tornado públicas a decisão pretendida e a avaliação *supra*;
 - d) Ter apresentado à Comissão a decisão pretendida e a avaliação *supra* e ter recebido a sua aprovação.

No que respeita à alínea d), o Estado-Membro deve apresentar a avaliação, o mais tardar, 12 meses antes do início de um período de referência ou, no caso de uma avaliação realizada durante o período de referência, após ter concluído a avaliação e sem demora indevida. A Comissão deve notificar o Estado-Membro em causa, sem demora indevida, se considerar que a avaliação foi realizada em conformidade com as condições previstas no anexo X. Caso seja necessário, a Comissão deve solicitar informações adicionais ao Estado-Membro em causa, que as deve fornecer sem demora indevida.

4. Se um Estado-Membro decidir aplicar o disposto no n.º 1, a autoridade supervisora nacional deve avaliar regularmente se as condições previstas no anexo X continuam a ser cumpridas.

Se a autoridade supervisora nacional considerar que essas condições deixaram de ser cumpridas, o Estado-Membro deve, sem demora indevida, revogar a sua decisão, após ter concluído as etapas indicadas no n.º 3, alíneas b) a d).

Após essa revogação, o Estado-Membro não deve aplicar, no período de referência seguinte ou, consoante o caso, durante o período de referência restante, as isenções enumeradas no n.º 2, primeiro parágrafo, no que se refere aos serviços em causa. Se a revogação ocorrer durante o período de referência, o Estado-Membro em causa deve igualmente rever o seu plano de desempenho, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1.

5. Se os serviços abrangidos pelo disposto no n.º 1 estiverem previstos numa zona de tarifação comum criada nos termos do artigo 21.º, n.º 4, os Estados-Membros em causa podem decidir que a prestação de alguns ou de todos esses serviços só está sujeita a condições de mercado se esses serviços forem prestados em conjunto. Nesse caso, devem garantir em conjunto que as obrigações do presente artigo são respeitadas.

6. Se um Estado-Membro decidir aplicar o disposto no n.º 1, deve apresentar à Comissão as informações especificadas no anexo XI no primeiro ano de cada período de referência. A Comissão não deve disponibilizar essas informações ao público.

CAPÍTULO VIII

PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES, MONITORIZAÇÃO E PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES

Artigo 36.º

Prestação de informações

1. Para fins de monitorização, nos termos do artigo 37.º, as autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores e os coordenadores dos aeroportos, os utilizadores do espaço aéreo e o gestor da rede devem facultar à Comissão os dados a que se refere o anexo VI, em conformidade com os requisitos específicos aplicáveis a cada parte, conforme previsto nesse anexo. Os dados devem ser facultados gratuitamente e em formato eletrónico.

No que respeita aos utilizadores do espaço aéreo, o presente artigo aplica-se apenas aos utilizadores que operem mais de 35 000 voos por ano no espaço aéreo europeu, calculados como a média dos três anos anteriores.

2. Sempre que as partes a que se refere o n.º 1 já tenham facultado parte ou a totalidade desses dados ao Eurocontrol ou à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, não lhes será exigido que facultem os dados em causa à Comissão, desde que informem a Comissão sobre os dados que já facultaram, a data em que os facultaram e se os facultaram ao Eurocontrol ou à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

3. As partes a que se refere o n.º 1 devem adotar as medidas necessárias para garantir a qualidade, a validação e a transmissão em tempo útil dos dados que devem facultar nos termos do n.º 1. Devem, a pedido da Comissão, facultar informações sobre os seus processos de verificação da qualidade e de validação desses dados.

Artigo 37.º

Monitorização e comunicação de informações

1. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar o desempenho dos serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo sob a sua responsabilidade, com vista a avaliar se os objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho são cumpridos.

Se uma autoridade supervisora nacional considerar que esses objetivos não são cumpridos ou correm o risco de não serem cumpridos, deve informar imediatamente a Comissão desse facto. Sem demora indevida, o Estado-Membro ou a autoridade supervisora nacional em causa deve aplicar as medidas adequadas que tenha definido para corrigir a situação e atingir os objetivos previstos no plano de desempenho, tendo em consideração as medidas corretivas a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/123. Devem comunicar essas medidas adequadas à Comissão sem demora indevida.

O mais tardar em 1 de junho de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicar à Comissão os resultados da monitorização (a que se refere o primeiro parágrafo) realizada do ano anterior.

2. A Comissão deve monitorizar o desempenho das funções da rede e avaliar se os objetivos de desempenho constantes do plano de desempenho da rede são cumpridos.

Se a Comissão considerar que os objetivos de desempenho constantes do plano de desempenho da rede não são cumpridos ou correm o risco de não serem cumpridos, deve solicitar ao gestor da rede a definição de medidas adequadas para corrigir a situação e atingir esses objetivos. O gestor da rede deve comunicar essas medidas à Comissão sem demora indevida.

3. Com base nos relatórios (a que se refere o n.º 1, último parágrafo), na sua própria monitorização (a que se refere o n.º 2) e na análise dos dados recebidos (em conformidade com o artigo 36.º, n.º 1), a Comissão deve monitorizar o desempenho da prestação dos serviços de navegação aérea e das funções da rede e realizar avaliações regulares da consecução dos objetivos de desempenho. A Comissão deve informar os Estados-Membros das suas atividades de monitorização, pelo menos, uma vez por ano.

Artigo 38.º

Publicação

1. Os Estados-Membros devem publicar, em especial por via eletrónica, as seguintes informações:

- a) Quaisquer decisões que tenham adotado em aplicação do artigo 1.º, n.ºs 4 e 5;
- b) Quaisquer decisões que tenham adotado em aplicação do artigo 35.º, n.º 3, alínea c);
- c) Os respetivos projetos dos planos de desempenho a que se refere o artigo 12.º;
- d) Os respetivos planos de desempenho adotados a que se refere o artigo 16.º;
- e) Os respetivos quadros de declaração a que se referem os artigos 24.º, 29.º e 30.º.

2. O gestor da rede deve publicar, em especial por via eletrónica, as seguintes informações:

- a) O projeto dos planos de desempenho da rede a que se refere o artigo 19.º, n.º 1;
- b) O plano de desempenho da rede adotado a que se refere o artigo 19.º, n.º 3.

3. A Comissão deve publicar, em especial por via eletrónica, os relatórios e os materiais de apoio produzidos pelo órgão de análise do desempenho, no que respeita à assistência prestada por este órgão nos termos do artigo 3.º.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 39.º***Fundamentação e recursos das decisões nacionais**

Os Estados-Membros devem garantir que as decisões adotadas pelas respetivas autoridades nacionais competentes nos termos do presente regulamento estão devidamente fundamentadas e são suscetíveis de recurso judicial efetivo, de acordo com o direito nacional.

*Artigo 40.º***Revogação**

São revogados, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, os Regulamentos (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013. No entanto, esses regulamentos continuam a ser aplicáveis para efeitos da aplicação do sistema de desempenho e do regime de tarifação, relativamente ao segundo período de referência.

*Artigo 41.º***Entrada em vigor**

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

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

Feito em Bruxelas, em 11 de fevereiro de 2019.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNKER

ANEXO I

INDICADORES ESSENCIAIS DE DESEMPENHO (IED) APLICÁVEIS À FIXAÇÃO DE OBJETIVOS E INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO

SECÇÃO 1

Indicadores essenciais de desempenho aplicáveis à fixação dos objetivos a nível da União e indicadores de monitorização a nível da União**1. SEGURANÇA****1.1. Indicadores essenciais de desempenho**

O nível mínimo de eficácia da gestão da segurança a atingir pelos prestadores de serviços de navegação aérea certificados para prestar serviços de tráfego aéreo. Este indicador essencial de desempenho mede o nível de execução dos seguintes objetivos de gestão da segurança:

- a) Política e objetivos de segurança;
- b) Gestão dos riscos para a segurança;
- c) Garantia de segurança;
- d) Promoção da segurança;
- e) Cultura de segurança;

1.2. Indicadores de monitorização

- a) A taxa de incursões na pista a nível da União com impacto na segurança, calculada em conformidade com a secção 2, ponto 1.2, alínea a);
- b) A taxa de não-observância das distâncias mínimas de separação a nível da União com impacto na segurança, calculada em conformidade com a secção 2, ponto 1.2, alínea b).

2. AMBIENTE**2.1. Indicadores essenciais de desempenho**

Este indicador essencial de desempenho mede a eficiência de voo média horizontal em rota da trajetória real, calculada do seguinte modo:

- a) O indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real, calculado com base nos dados de vigilância, e a distância percorrida, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo definido no artigo 1.º e adiante designado por «espaço aéreo europeu», ou que o atravessam;
- b) Entende-se por «troço de rota», a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos;
- c) Se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo europeu, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo europeu são utilizados no cálculo deste indicador como a origem ou o destino, respetivamente, em vez do aeroporto de partida ou de destino;
- d) Se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo europeu e atravessar um espaço aéreo não europeu, apenas é utilizado o troço dentro do espaço aéreo europeu para o cálculo deste indicador;
- e) Entende-se por «distância percorrida», uma função da posição dos pontos de entrada e de saída do voo em e para fora de cada zona do espaço aéreo para todas as partes da trajetória. A distância percorrida representa a contribuição destes pontos para a distância ortodrómica entre a origem e o destino do voo;
- f) O indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos.

2.2. Indicadores de monitorização

- a) A eficiência de voo média horizontal em rota da trajetória constante do último plano de voo apresentado, calculada do seguinte modo:
 - i) a diferença entre o comprimento do troço de rota da trajetória do último plano de voo apresentado e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam,

- ii) entendendo-se por «troço de rota», a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos;
 - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo europeu, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo europeu são utilizados no cálculo deste indicador como a origem ou o destino, respetivamente, em vez do aeroporto de partida ou de destino;
 - iv) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo europeu e atravessar um espaço aéreo não europeu, apenas é utilizado o troço dentro do espaço aéreo europeu para o cálculo deste indicador;
 - v) o indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos;
- b) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória limitada mais curta, calculada do seguinte modo:
- i) o indicador é a diferença entre o comprimento do troço de rota da rota limitada mais curta disponível no plano de voo, calculada através dos algoritmos de definição de rotas e dos sistemas de validação de planos de voo do gestor da rede, medido entre os pontos de saída e de entrada de duas áreas de controlo de terminal, e a correspondente parte da distância ortodrómica para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam;
 - ii) este indicador tem em consideração as restrições do espaço aéreo em dias com e sem atividades militares constantes do documento de disponibilidade das rotas publicado pelo gestor da rede e a situação efetiva das rotas condicionais à data do último plano de voo apresentado;
 - iii) entende-se por «troço de rota», a zona exterior a um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos;
 - iv) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo europeu, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo europeu são utilizados no cálculo deste indicador como a origem ou o destino, respetivamente, em vez do aeroporto de partida ou de destino;
 - v) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo europeu e atravessar um espaço aéreo não europeu, apenas é utilizado o troço dentro do espaço aéreo europeu para o cálculo deste indicador;
 - vi) o indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos;
- c) A utilização eficaz do espaço aéreo reservado ou segregado, calculada como o rácio entre o tempo inicial que o espaço aéreo foi reservado ou segregado do tráfego aéreo geral e o tempo final que o espaço aéreo foi utilizado para a atividade que requereu tal reserva ou segregação. O indicador é calculado para todas as afetações do espaço aéreo notificadas ao gestor da rede.
- d) A taxa de planeamento através das estruturas do espaço aéreo disponíveis, incluindo o espaço aéreo reservado ou segregado e as rotas condicionais, para o tráfego aéreo em geral, calculadas como o rácio entre as aeronaves que apresentam planos de voo através dessas estruturas do espaço aéreo e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado;
- e) A taxa de utilização das estruturas do espaço aéreo disponíveis, incluindo o espaço aéreo reservado ou segregado e as rotas condicionais, pelo tráfego aéreo em geral, calculada como o rácio entre as aeronaves que voam através dessas estruturas do espaço aéreo e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado.

3. CAPACIDADE

3.1. Indicador essencial de desempenho

O número médio de minutos de atraso ATFM em rota, por voo, imputável aos serviços de navegação aérea, calculado do seguinte modo:

- a) O atraso ATFM em rota é o atraso calculado pelo gestor da rede, expresso como a diferença entre a hora estimada de descolagem e a hora de descolagem calculada que é atribuída pelo gestor da rede;

b) Para efeitos deste indicador, entende-se por:

«hora estimada de descolagem»: a previsão da hora em que a aeronave descola, calculada pelo gestor da rede com base na última hora prevista de remoção dos calços, ou a hora-alvo de saída da placa para os aeroportos abrangidos por processos decisórios cooperativos aplicados nos aeroportos, acrescida do tempo estimado de rolagem à saída (*taxi-out*), calculada pelo gestor da rede;

«hora calculada de descolagem»: a hora atribuída pelo gestor da rede no dia da operação, em consequência de uma atribuição tática de faixa horária, em que se espera que uma aeronave descole,

«tempo estimado de rolagem à saída»: o tempo estimado entre a remoção dos calços e a descolagem. Esta estimativa inclui eventuais tempos de atraso na posição de espera ou de remoção de gelo remota antes da descolagem;

c) Este indicador abrange todos os voos IFR e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais;

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

3.2. Indicadores de monitorização

a) A duração média, expressa em minutos, do atraso ATFM à chegada, por voo, imputável aos serviços de navegação aérea de terminal e de aeroporto e causado por restrições à aterragem no aeroporto de destino, calculada do seguinte modo:

i) este indicador constitui o atraso ATFM médio gerado à chegada, por voo IFR à chegada,

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

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

b) A percentagem de voos com atraso ATFM em rota superior a 15 minutos, calculado do seguinte modo:

i) atraso ATFM em rota calculado em conformidade com o ponto 3.1, alínea a),

ii) este indicador abrange todos os voos IFR e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais,

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

c) A duração média, expressa em minutos, do atraso à partida por voo, independentemente da causa, calculada do seguinte modo:

i) este indicador representa o atraso médio imputável a:

— atrasos devidos a operações da companhia aérea,

— atrasos ATFM em rota comunicados pelos utilizadores do espaço aéreo,

— atrasos em cadeia,

— atrasos nas operações aeroportuárias, incluindo os atrasos ATFM no aeroporto, comunicados por utilizadores do espaço aéreo, em consequência de regulamentação baseada num volume de tráfego que tenha uma localização de referência classificada como zona de aeródromo ou aeródromo,

ii) este indicador abrange todos os voos IFR e é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

4.1. Indicadores essenciais de desempenho

A variação homóloga do «custo unitário determinado» (DUC) médio a nível da União dos serviços de navegação aérea de rota, calculada do seguinte modo:

a) Este indicador é expresso em percentagem, refletindo a variação homóloga do DUC médio a nível da União dos serviços de navegação aérea de rota, a partir do valor de referência a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, alínea a);

- b) Este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- c) O DUC médio a nível da União dos serviços de navegação aérea de rota é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto em rota, expresso em unidades de serviço em rota, para cada ano do período de referência a nível da União, conforme consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para fixação dos objetivos de desempenho a nível da União, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 3;
- d) O DUC médio a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota é calculado em EUR e em termos reais.

4.2. Indicadores de monitorização

Os custos unitários reais incorridos separadamente pelos utilizadores nos serviços de navegação aérea de rota e de terminal a nível da União, calculados do seguinte modo:

- a) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência como a média ponderada da soma dos DUC para cada Estado-Membro para os serviços de navegação aérea e dos ajustamentos decorrentes desse ano, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 2,
- b) este indicador é expresso em EUR e em termos nominais.

SECÇÃO 2

Indicadores essenciais de desempenho aplicáveis à fixação de objetivos a nível local e indicadores de monitorização a nível local

1. SEGURANÇA

1.1. Indicador essencial de desempenho

O nível de eficácia da gestão da segurança, em conformidade com a secção 1, ponto 1.1.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível dos prestadores de serviços de navegação aérea.

1.2. Indicadores de monitorização

- a) A taxa de incursões na pista em aeroportos situados num Estado-Membro, calculada como o número total de incursões com impacto na segurança ocorridas nesses aeroportos, dividido pelo número total de movimentos IFR e VFR nesses aeroportos;
- b) A taxa de não-observância das distâncias mínimas de separação no espaço aéreo de todas as unidades de controlo dos serviços de espaço aéreo num Estado-Membro, calculada como o número total de não-observância das distâncias mínimas de separação com impacto na segurança ocorridas nesse espaço aéreo, dividido pelo número total de horas de voo controladas nesse espaço aéreo;
- c) A taxa de incursões na pista num aeroporto, calculada como o número total de incursões na pista com qualquer contribuição dos serviços de tráfego aéreo ou dos serviços CNS com impacto na segurança ocorridas nesse aeroporto, dividido pelo número total de movimentos IFR e VFR nesse aeroporto;
- d) A taxa de não-observância das distâncias mínimas de separação no espaço aéreo no qual o prestador de serviços de navegação aérea preste serviços de tráfego aéreo, calculada como o número total de não-observância das distâncias mínimas de separação com qualquer contribuição dos serviços de tráfego aéreo ou dos serviços CNS com impacto na segurança, dividido pelo número total de horas de voo controladas nesse espaço aéreo;
- e) Sempre que sejam implementados sistemas de registo automatizado de dados de segurança, a utilização desses sistemas pelos prestadores de serviços de navegação aérea, como uma componente do seu sistema de gestão dos riscos para a segurança, para efeitos de recolha, armazenamento e análises em tempo próximo do real de dados relacionados, no mínimo, com não-observância das distâncias mínimas de separação e incursões na pista.

Os indicadores de monitorização referidos na presente alínea são calculados para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos dos indicadores estabelecidos nas alíneas a) e c), «local» significa a nível do aeroporto. Para efeitos do indicador estabelecido na alínea b), «local» significa a nível nacional. Para efeitos dos indicadores estabelecidos na alínea d), «local» significa a nível dos prestadores de serviços de navegação aérea.

2. AMBIENTE

2.1. Indicador essencial de desempenho

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

- a) Este indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real, calculado com base nos dados de vigilância, e a distância percorrida, para os voos IFR realizados dentro do espaço aéreo local ou que o atravessam;
- b) «Troço de rota» refere-se à distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos de origem e de destino;
- c) Se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo local, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo local são utilizados no cálculo deste indicador;
- d) Se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo local e atravessar um espaço aéreo não local, apenas é utilizada a parte realizada dentro do espaço aéreo local para o cálculo deste indicador;
- e) A «distância percorrida» é uma função da posição dos pontos de entrada e de saída do voo no e para fora do espaço aéreo local. A distância percorrida representa a contribuição destes pontos para a distância ortodrómica entre a origem e o destino do voo;
- f) Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, dependendo do nível em que é estabelecido o plano de desempenho;
- g) O indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos.

2.2. Indicadores de monitorização

- a) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória constante do último plano de voo apresentado, calculada a nível local do seguinte modo:
 - i) a diferença entre o comprimento do troço de rota da trajetória do último plano de voo apresentado e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo local ou que o atravessam,
 - ii) «troço de rota» refere-se à distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
 - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo local, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo local são utilizados no cálculo deste indicador,
 - iv) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo local e atravessar um espaço aéreo não local, apenas é utilizada a parte realizada dentro do espaço aéreo local para o cálculo deste indicador,
 - v) o indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos;
- b) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória limitada mais curta, calculada a nível local do seguinte modo:
 - i) o indicador é a diferença entre o comprimento do troço de rota da rota limitada mais curta disponível no planeamento de voo, calculada através dos algoritmos de definição de rotas e dos sistemas de validação de planos de voo do gestor da rede, e o total da distância percorrida para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo local ou que o atravessam,
 - ii) este indicador tem em consideração as restrições do espaço aéreo constantes do documento de disponibilidade das rotas publicado pelo gestor da rede e a situação efetiva das rotas condicionais à data do último plano de voo apresentado,
 - iii) «troço de rota» refere-se à distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos de origem e de destino,

- iv) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado fora do espaço aéreo local, os pontos de entrada ou de saída do espaço aéreo local são utilizados no cálculo deste indicador,
 - v) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num aeroporto situado no interior do espaço aéreo local e atravessar um espaço aéreo não local, apenas é utilizada a parte realizada dentro do espaço aéreo local para o cálculo deste indicador,
 - vi) a «distância percorrida» é uma função da posição dos pontos de entrada e de saída do voo no e para fora do espaço aéreo local. A distância percorrida representa a contribuição destes pontos para a distância ortodrómica entre a origem e o destino do voo;
 - vii) o indicador é calculado como um valor médio para todo o ano civil e para cada ano do período de referência. Ao calcular este valor médio, excluem-se os dez valores diários mais elevados e os dez valores diários mais baixos;
- c) O tempo adicional na fase de rolagem à saída, calculado do seguinte modo:
- i) este indicador é a diferença entre o tempo real de rolagem à saída e o tempo de rolagem à saída sem impedimentos,
 - ii) o tempo de rolagem à saída sem impedimentos constitui os períodos de tempo de rolagem à saída em períodos não congestionados de pouco tráfego num aeroporto,
 - iii) este indicador é expresso em minutos por partida, calculados para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- d) O tempo adicional no espaço aéreo de terminal, calculado a nível local do seguinte modo:
- i) este indicador é a diferença entre o tempo de trânsito na zona de sequenciação e registo das chegadas (ASMA) e o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de trânsito na ASMA,
 - ii) o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de trânsito na ASMA é determinado para cada grupo de voos com os mesmos parâmetros, que são a classe de aeronave, o setor de entrada na ASMA e a pista de chegada, e representa o tempo de trânsito em períodos não congestionados de pouco tráfego,
 - iii) este indicador é expresso em minutos por chegada, calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência,
 - iv) a ASMA é definida como um cilindro com um raio de 40 NM em torno do aeroporto de chegada;
- e) A percentagem de chegadas que executam uma operação de descida contínua (CDO), calculada a nível local do seguinte modo:
- i) este indicador é o rácio entre o número total de chegadas que executam uma operação de descida contínua a partir de um ponto de referência a uma altura acima do solo, definida pela autoridade supervisora nacional, e o número total de operações de chegada,
 - ii) este indicador é expresso em percentagem, calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- f) A utilização eficaz do espaço aéreo local reservado ou segregado, calculado em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea c);
- g) A taxa de planeamento através das estruturas do espaço aéreo disponíveis, calculada em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea d);
- h) A taxa de utilização das estruturas do espaço aéreo disponíveis, calculada em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea e);
- i) Para efeitos dos indicadores estabelecidos nas alíneas a) e b), «local» significa a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, dependendo do nível em que é estabelecido o plano de desempenho, incluindo os casos de delegação da responsabilidade para a prestação de serviços de tráfego aéreo em resultado de acordos de colaboração transfronteiriços. Para efeitos dos indicadores estabelecidos nas alíneas c) e d), «local» significa a nível do aeroporto com um mínimo de 80 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano. Para efeitos do indicador estabelecido na alínea e), «local» significa a nível do aeroporto. Para efeitos dos indicadores estabelecidos nas alíneas f), g) e h), «local» significa a nível nacional com uma repartição a nível das regiões sob a responsabilidade dos centros de controlo regional, incluindo os casos de delegação da responsabilidade para a prestação de serviços de tráfego aéreo em resultado de acordos de colaboração transfronteiriços.

3. CAPACIDADE

3.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) O número médio de minutos de atraso ATFM em rota, por voo, imputável aos serviços de navegação aérea, calculado do seguinte modo:
 - i) o atraso ATFM em rota, calculado em conformidade com a secção 1, ponto 3.1, alínea a),
 - ii) este indicador abrange todos os voos IFR que atravessam o espaço aéreo local e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais; também abrange os voos IFR que atravessam outros espaços aéreos, quando são aplicadas correções aos atrasos em resultado do processo pós-operações de ajustamento de atrasos coordenado pelo gestor da rede, através do qual as partes interessadas operacionais notificam o gestor da rede sobre questões relacionadas com a medição, a classificação e a imputação dos atrasos ATFM,
 - iii) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência,
 - iv) para efeitos deste indicador, «local» significa a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, dependendo do nível em que é estabelecido o plano de desempenho,
 - v) para fins de monitorização, os valores calculados para este indicador são repartidos a nível nacional se o plano de desempenho for estabelecido a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, incluindo os casos de delegação da responsabilidade para a prestação de serviços de tráfego aéreo em resultado de acordos de colaboração transfronteiriços;
- b) A duração média, expressa em minutos, do atraso ATFM à chegada, por voo, imputável aos serviços de navegação aérea de terminal e do aeroporto, calculada a nível local do seguinte modo:
 - i) este indicador é o atraso médio à chegada no aeroporto de destino causado por regulamentos ATFM por voo IFR de entrada,
 - ii) este indicador abrange todos os voos IFR que aterram no aeroporto de destino e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais,
 - iii) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência,
 - iv) para efeitos deste indicador da alínea c), «local» significa a nível nacional,
 - v) para fins de monitorização, os valores calculados para este indicador são repartidos a nível do aeroporto.

3.2. Indicadores de monitorização

- a) A percentagem de voos IFR que cumprem as suas faixas horárias de partida a nível local, calculada para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- b) O número médio de minutos de atraso antes da partida, por voo, imputável ao controlo do tráfego aéreo e causado por restrições à descolagem no aeroporto de partida, calculado a nível local do seguinte modo:
 - i) este indicador é a média de atrasos antes da partida imputáveis ao controlo do tráfego aéreo, por voo IFR de saída,
 - ii) este indicador inclui todos os voos IFR que descolam do aeroporto de partida e abrange os atrasos no arranque devido a condicionalismos do controlo de tráfego aéreo quando a aeronave está pronta para abandonar a posição de partida,
 - iii) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- c) A duração média, expressa em minutos, do atraso à partida, por voo, independentemente da causa, calculada a nível local em conformidade com a secção 1, ponto 3.2, alínea c);
- d) Para efeitos do indicador estabelecido na alínea a), «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto. Para efeitos do indicador estabelecido nas alíneas b) e c), «local» significa a nível do aeroporto para os aeroportos com um mínimo de 80 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano.

4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

4.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) O DUC dos serviços de navegação aérea de rota, calculado do seguinte modo:
 - i) este indicador é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto na zona de tarifação, expresso em unidades de serviço em rota, para cada ano do período de referência a nível local, constante dos planos de desempenho,
 - ii) este indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional,
 - iii) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- b) O DUC dos serviços de navegação aérea de terminal, calculado do seguinte modo:
 - i) este indicador é o rácio entre os custos determinados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço de terminal, para cada ano do período de referência a nível local, constante dos planos de desempenho,
 - ii) este indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional,
 - iii) este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- c) Para efeitos dos indicadores estabelecidos nas alíneas a) e b), «local» significa a nível da zona de tarifação.

4.2. Indicador de monitorização

Os custos unitários reais incorridos separadamente pelos utilizadores nos serviços de navegação aérea de rota e de terminal, calculados do seguinte modo:

- a) Este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência como a soma dos DUC para os serviços de navegação aérea e dos ajustamentos decorrentes desse ano, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 2;
- b) Este indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional.

SECÇÃO 3

Indicadores essenciais de desempenho aplicáveis à fixação de objetivos e indicadores de monitorização das funções da rede

- 1. Os indicadores definidos nesta secção são aplicáveis à zona geográfica abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. SEGURANÇA

2.1. Indicadores essenciais de desempenho

O nível de eficácia da gestão da segurança do gestor da rede, em conformidade com a secção 1, ponto 1.1.

2.2. Indicadores de monitorização

As sobrecargas (*over-deliveries*) do sistema ATFM acima dos limites da capacidade de um setor declarada pelo prestador de serviços de navegação aérea quando são impostos regulamentos ATFM, calculadas do seguinte modo:

- a) O rácio entre o tempo que o número de voos excede em mais de 10 % os limites da capacidade de um setor declarada pelo prestador de serviços aéreos quando são impostos regulamentos ATFM e o tempo total durante o qual esses regulamentos são impostos, calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência;
- b) Para efeitos deste indicador, o tempo regulamentado é dividido em faixas horárias com sobreposição a cada 20 minutos.

3. AMBIENTE

3.1. Indicadores essenciais de desempenho

A melhoria da eficiência de voo em rota gerada pela função de conceção da rede de rotas europeia, relativa à última trajetória de plano de voo apresentada, expressa enquanto ponto percentual da variação homóloga da eficácia de voo em rota da última trajetória de plano de voo apresentada e calculada em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea a).

4. CAPACIDADE

4.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) A percentagem de atrasos ATFM em rota evitados através da ação da rede de processo decisório cooperativo e do centro de operações do gestor da rede, em relação ao total homólogo evitado desses atrasos, sendo o atraso ATFM em rota calculado em conformidade com a secção 1, ponto 3.1.
- b) A percentagem de atrasos ATFM à chegada evitados através da ação da rede de processo decisório cooperativo e do centro de operações do gestor da rede, em relação ao total homólogo evitado desses atrasos, sendo o atraso ATFM à chegada calculado em conformidade com a secção 1, ponto 3.2, alínea a).

4.2. Indicadores de monitorização

- a) A percentagem anual de voos IFR com atraso ATFM superior a 15 minutos;
- b) A média, num ano civil, do número diário de regulamentos ATFM que, individualmente, produzem menos de 200 minutos de atraso;
- c) A média, num ano civil, de atrasos ATFM em rota aos fins de semana, expressa em minutos de atraso por voo;
- d) A percentagem anual de atrasos na primeira rotação por motivos de capacidade e pessoal, para uma pré-seleção de aeroportos/centros de controlo de área com maior potencial de redução de atrasos, identificados anualmente pelo gestor da rede;
- e) A utilização eficaz do espaço aéreo reservado ou segregado, calculado em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea c);
- f) A taxa de planeamento através das estruturas do espaço aéreo disponíveis, calculada em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea d);
- g) A taxa de utilização das estruturas do espaço aéreo disponíveis, calculada em conformidade com a secção 1, ponto 2.2, alínea e).

5. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

5.1. Indicadores de monitorização

O custo unitário da execução das tarefas do gestor da rede, calculado do seguinte modo:

- a) Este indicador é o rácio entre os custos reais da execução das tarefas do gestor da rede e o tráfego em rota, expresso em unidades de serviço em rota, durante o período de referência, a nível da zona geográfica na qual o gestor da rede executa as tarefas necessárias para a execução das funções da rede;
 - b) Este indicador é expresso em EUR e em termos reais;
 - c) Este indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.
-

ANEXO II

MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO A NÍVEL NACIONAL OU A NÍVEL DOS BLOCOS FUNCIONAIS DE ESPAÇO AÉREO A QUE SE REFERE O ARTIGO 10.º, N.º 1**1. INTRODUÇÃO**

- 1.1. Descrição da situação, incluindo o âmbito de aplicação do plano em termos de cobertura geográfica e serviços, lista de prestadores de serviços de navegação aérea abrangidos e outras informações gerais relevantes para o plano de desempenho.
- 1.2. Previsões de tráfego a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alíneas f) e g), expressas em movimentos IFR e em unidades de serviço subjacentes ao plano de desempenho, com base nas previsões do Serviço de Estatísticas e Previsões (STATFOR) do Eurocontrol. Se as previsões forem diferentes das previsões do STATFOR, devem ser documentados os motivos que justificam a utilização de uma previsão diferente a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alíneas f) e g), bem como uma justificação para a utilização dessas previsões.
- 1.3. Descrição do resultado da consulta às partes interessadas sobre o projeto do plano de desempenho, incluindo os pontos de acordo e de desacordo, bem como os motivos para qualquer desacordo.
- 1.4. Lista dos aeroportos sujeitos ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação, juntamente com os respetivos números médios de movimentos de transporte aéreo IFR por ano.
- 1.5. Se aplicável, uma lista dos serviços cuja prestação é considerada sujeita a condições de mercado, em conformidade com o artigo 35.º.
- 1.6. No que respeita aos planos de desempenho adotados a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, uma descrição dos processos seguidos para desenvolver e adotar o plano de desempenho.
- 1.7. Indicação se é ou não aplicável o regime de tarifação simplificado a que se refere o artigo 34.º e, em caso afirmativo, uma demonstração de que foram cumpridas as condições estabelecidas nesse artigo, bem como uma descrição da aplicação desse regime e do seu âmbito de aplicação em termos de zonas de tarifação abrangidas.

2. INVESTIMENTOS

- 2.1. Descrição e justificação dos custos, da natureza e dos benefícios dos investimentos existentes e novos, em ativos fixos previstos durante o período de referência.
- 2.2. As informações a que se refere o ponto 2.1 devem incluir, em especial:
 - a) Os custos determinados dos investimentos e existentes e novos, em termos de depreciação, custo de capital e custo de locação financeira durante todo o período de referência e no que respeita a cada ano civil desse período, em conformidade com o anexo VII;
 - b) Descrição e justificação dos investimentos de grande envergadura, nomeadamente no que respeita aos seguintes elementos:
 - i) o valor total de cada investimento de grande envergadura,
 - ii) o ou ativos adquiridos ou desenvolvidos,
 - iii) informações sobre os benefícios do investimento para os utilizadores do espaço aéreo e sobre os resultados da consulta aos representantes desses utilizadores,
 - iv) no que respeita aos investimentos de grande envergadura em sistemas ATM:
 - diferenciação entre os investimentos em novos sistemas, a revisão dos sistemas existentes e os investimentos de substituição,
 - justificação da importância de cada investimento, com base no Plano Diretor Europeu ATM, e dos projetos comuns a que se refere o artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
 - c) Discriminação das sinergias conseguidas a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo ou, se for caso disso, através de outras iniciativas de cooperação transfronteiriça, em especial, em termos de infraestruturas comuns e de contratos públicos comuns.

3. OBJETIVOS DE DESEMPENHO NACIONAIS OU OBJETIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL DOS BLOCOS FUNCIONAIS DE ESPAÇO AÉREO E MEDIDAS PARA A SUA CONSECUÇÃO

- 3.1. Os objetivos de desempenho nacionais ou os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo em cada domínio essencial de desempenho, definidos com base em cada indicador essencial de desempenho fixado no anexo I, secção 2, e abrangendo cada ano civil do período de referência.

- 3.2. Para todos os domínios essenciais de desempenho, uma descrição das principais medidas em vigor a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com vista à consecução dos objetivos de desempenho.
- 3.3. Informações adicionais para fundamentar os objetivos de desempenho a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência:
- a) os custos determinados para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal definidos em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e do presente regulamento, para cada ano do período de referência,
 - b) a previsão das unidades de serviço de rota e de terminal para cada ano do período de referência,
 - c) os valores de base para os objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de rota e de terminal a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), e descrição e justificação da metodologia utilizada para estimar esses valores para cada zona de tarifação,
 - d) uma descrição e justificação dos critérios e da metodologia utilizados na imputação de custos às zonas de tarifação e na imputação de custos entre serviços de rota e serviços de terminal, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 5),
 - e) uma descrição e justificação da remuneração do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea envolvidos, bem como do rácio de solvência e do nível e composição da base de ativos utilizada para o cálculo do custo de capital incluído nos custos determinados,
 - f) uma descrição e justificação dos pressupostos económicos, incluindo:
 - os pressupostos subjacentes ao cálculo dos custos das pensões incluídos nos custos determinados, incluindo uma descrição da regulamentação nacional pertinente sobre pensões e da regulamentação sobre a contabilização das pensões nas quais esses pressupostos se baseiam, bem como informações sobre as probabilidades de haver alterações a essas regulamentações,
 - os pressupostos da taxa de juro dos empréstimos para o financiamento da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações sobre os montantes, a duração e outras informações pertinentes sobre os empréstimos, e uma explicação da média dos juros da dívida utilizada para calcular a taxa do custo de capital antes de impostos e o custo de capital incluído nos custos determinados,
 - para fins meramente informativos, a previsão da inflação com base no índice de preços do consumidor (IPC) do Fundo Monetário Internacional (FMI),
 - ajustamentos não previstos nas Normas Internacionais de Relato Financeiro adotadas pela União em aplicação do Regulamento (CE) n.º 1126/2008 da Comissão ⁽¹⁾,
 - g) uma descrição e explicação dos ajustamentos resultantes dos anos anteriores ao período de referência,
 - h) a identificação e categorização dos custos determinados relacionados com os elementos de custos a que se refere o artigo 28.º, n.º 3,
 - i) se aplicável, uma descrição de qualquer reestruturação significativa planeada durante o período de referência,
 - j) se aplicável, os custos de reestruturação aprovados de anteriores períodos de referência a serem recuperados,
 - k) os quadros de declaração e as informações adicionais exigidos nos anexos VI, IX e XI, que devem ser anexados ao plano de desempenho;
- 3.4. Uma repartição dos objetivos fixados em conformidade com o anexo I, secção 2, pontos 2.1 e 3.1, alínea a), a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea abrangido pelo plano de desempenho e, no que respeita aos planos de desempenho estabelecidos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, que reflita as contribuições de cada prestador envolvido para os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- 3.5. Se não houver objetivos de desempenho a nível da União, uma descrição e explicação da forma como os objetivos de desempenho nacionais ou os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo contribuem para a melhoria do desempenho da rede europeia de ATM.
- 3.6. Descrição e explicação das interdependências e das soluções de compromisso entre os domínios essenciais de desempenho, incluindo os pressupostos utilizados para avaliar essas soluções de compromisso.
4. EXECUÇÃO DE INICIATIVAS TRANSFRONTEIRIÇAS E DO SESAR
- 4.1. Descrição das iniciativas transfronteiriças executadas, ou cuja execução esteja prevista, a nível dos prestadores de serviços de navegação aérea, a fim de melhorar a prestação destes serviços. Identificação dos ganhos de desempenho obtidos por essas iniciativas nos diversos domínios essenciais de desempenho.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1126/2008 da Comissão, de 3 de novembro de 2008, que adota determinadas normas internacionais de contabilidade nos termos do Regulamento (CE) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 320 de 29.11.2008, p. 1).

- 4.2. Descrição dos progressos recentes e esperados na execução dos projetos comuns no âmbito do SESAR a que se refere o artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004, bem como das práticas de gestão de alterações relativas aos planos de transição, a fim de minimizar eventuais impactos negativos das alterações sobre o desempenho da rede.
5. MECANISMOS DE PARTILHA DE RISCOS DE TRÁFEGO E REGIMES DE INCENTIVOS
- 5.1. No que respeita a cada zona de tarifação em causa, descrição dos valores definidos para os parâmetros de partilha de riscos de tráfego aplicáveis em conformidade com o artigo 27.º:
- a) Identificação do intervalo aplicável a que se refere o artigo 27.º, n.º 2, e do mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se refere o n.º 3 do mesmo artigo;
 - b) Caso a autoridade supervisora nacional adapte os valores dos parâmetros do mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se refere a alínea a), em conformidade com o artigo 27.º, n.º 5:
 - i) justificação dos valores definidos para os parâmetros de partilha de riscos de tráfego,
 - ii) descrição do processo de consulta dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea sobre a definição dos valores dos parâmetros de partilha de riscos de tráfego, bem como do resultado da consulta.
- 5.2. No que respeita aos regimes de incentivos aplicáveis durante o período de referência em conformidade com o artigo 11.º:
- a) Descrição e justificação dos parâmetros do regime de incentivos definidos em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, incluindo os valores de referência, e do respetivo mecanismo de modulação se aplicável;
 - b) Identificação dos prestadores de serviços de navegação aérea e das zonas de tarifação sujeitas aos regimes de incentivos;
 - c) Se aplicável, descrição dos regimes de incentivos suplementares a que se refere o artigo 11.º, n.º 4.
6. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO
- Descrição dos processos que serão executados pelas autoridades supervisoras nacionais com vista a:
- a) Monitorizar a aplicação do plano de desempenho;
 - b) Corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos.
-

ANEXO III

MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO DA REDE A QUE SE REFERE O ARTIGO 10.º, N.º 5**1. INTRODUÇÃO**

- 1.1. Descrição da situação, incluindo o âmbito de aplicação do plano de desempenho da rede, as funções da rede abrangidas, os papéis e responsabilidades e outras informações gerais relevantes para o plano.
- 1.2. Descrição da previsão de tráfego e do cenário macroeconómico subjacentes ao plano de desempenho da rede.
- 1.3. Descrição da coerência do plano de desempenho da rede com o plano estratégico da rede.
- 1.4. Descrição do resultado da consulta às partes interessadas sobre o projeto do plano de desempenho da rede, incluindo os pontos de acordo e de desacordo, bem como os motivos para qualquer desacordo, e descrição do resultado da consulta do Conselho de Administração da Rede.

2. VALOR ACRESCENTADO DO GESTOR DA REDE

Domínios de cooperação para apoio das tarefas e atividades dos Estados-Membros, dos blocos funcionais de espaço aéreo, dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos aeroportos e dos utilizadores civis e militares do espaço aéreo.

Descrição do trabalho do gestor da rede em matéria de:

- a) Elaboração e harmonização dos conceitos de operacionalidade de rede e de área;
- b) Desenvolvimento e harmonização de projetos para o espaço aéreo baseados nas prioridades da rede, incluindo iniciativas transfronteiriças de organização do espaço aéreo;
- c) Redução da utilização ineficaz da rede de rotas e do espaço aéreo disponível;
- d) Desenvolvimento de uma gestão melhorada do espaço aéreo, bem como dos processos de gestão de fluxo de tráfego aéreo e da capacidade;
- e) Harmonização do planeamento de capacidades e medição do desempenho operacional;
- f) Apoio à resolução da insuficiência de controladores de tráfego aéreo na rede;
- g) Reforço da coordenação da área técnica, incluindo a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, e reforço da interoperabilidade técnica entre os sistemas dos prestadores de serviços de navegação aérea e, em especial, com os sistemas do gestor da rede;
- h) Apoio à segurança da rede e execução, monitorização e reforço do desempenho em matéria de segurança a nível local.

3. OBJETIVOS, METAS E MEDIDAS DE DESEMPENHO**3.1. Desempenho do gestor da rede em matéria de segurança**

- a) Objetivo de desempenho para o gestor da rede em matéria de eficácia da gestão da segurança;
- b) Descrição das medidas aplicadas pelo gestor da rede para atingir este objetivo;
- c) Descrição das medidas aplicadas pelo gestor da rede para corrigir sobrecargas do sistema ATFM.

3.2. Desempenho do gestor da rede em matéria de relação custo-eficiência

- a) Descrição das medidas aplicadas pelo gestor da rede para melhorar a sua relação custo-eficiência.

3.3. Metas e objetivos de desempenho específicos para cada gestor da rede

- a) Função de conceção da rede europeia de rotas (CRER):
 - i) objetivos de desempenho para o indicador essencial de desempenho definido no anexo I, secção 3, ponto 3.1,

- ii) descrição e explicação das medidas destinadas à consecução dos objetivos de desempenho para a função de conceção da rede europeia de rotas:
 - medidas relacionadas com a organização de uma estrutura do espaço aéreo eficiente,
 - medidas relacionadas com uma melhor utilização do espaço aéreo pelas partes interessadas operacionais,
 - medidas relacionadas com a otimização dos voos,
 - iii) outras medidas relacionadas com a eficiência de voo;
- b) Função de gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM):
- i) objetivos de desempenho para cada indicador essencial de desempenho pertinente definido no anexo I, secção 3, ponto 4.1,
 - ii) descrição e explicação das medidas destinadas à consecução dos objetivos de desempenho para a função de gestão do fluxo de tráfego aéreo:
 - iniciativas e ações que visem a redução do atraso ATFM, incluindo atrasos nos fins de semana, atrasos causados por condições meteorológicas, a minimização de sanções aplicadas a voos isolados, eficiência ATFM, atrasos em cadeia, sobrecargas,
 - dimensão militar do plano,
 - iii) outras iniciativas em matéria de capacidade;
- c) Coordenação das funções com escassez de recursos:
- i) coordenação da função de radiofrequências:
 - descrição do apoio à capacidade da rede,
 - descrição de objetivos específicos,
 - ii) coordenação da função de códigos dos transponders de radar:
 - descrição do apoio à segurança da rede,
 - descrição de objetivos específicos,

4. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO DA REDE

Descrição das medidas aplicadas pelo gestor da rede, a fim de:

- a) Assistir na monitorização e na comunicação da aplicação do plano de desempenho da rede;
 - b) Corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos;
 - c) Comunicar com as autoridades supervisoras nacionais.
-

ANEXO IV

CRITÉRIOS APLICÁVEIS À AVALIAÇÃO DOS PLANOS E OBJETIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL NACIONAL OU A NÍVEL DOS BLOCOS FUNCIONAIS DE ESPAÇO AÉREO**1. AVALIAÇÃO DA COERÊNCIA DOS OBJETIVOS DE DESEMPENHO NACIONAIS OU DOS OBJETIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL DOS BLOCOS FUNCIONAIS DE ESPAÇO AÉREO****1.1. SEGURANÇA****Eficácia da gestão da segurança**

Coerência dos objetivos de desempenho a nível nacional ou dos objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo relativos ao nível de eficácia da gestão da segurança com os objetivos de desempenho a nível da União pelos quais, em cada ano civil do período de referência, o nível de eficácia da gestão da segurança seja igual ou superior aos objetivos de desempenho correspondentes a nível da União.

1.2. AMBIENTE**Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real**

Coerência dos objetivos de desempenho nacionais ou dos objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil do período de referência, comparando os objetivos de desempenho a nível nacional ou os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os valores de referência de voo horizontal em rota fixados na última versão do plano de melhoria da rede europeia de rotas disponível à data da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União.

Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor de referência da eficiência de voo horizontal em rota», o valor da eficiência de voo da trajetória real a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, estimado pelo gestor da rede, com vista a assegurar a consecução do objetivo de eficiência de voo horizontal em rota da trajetória real a nível da União;

1.3. CAPACIDADE**Atraso ATFM em rota médio por voo**

Coerência dos objetivos de desempenho nacionais ou dos objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os objetivos de desempenho a nível da União para cada ano civil do período de referência, comparando os objetivos de desempenho a nível nacional ou os objetivos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os valores de referência fixados na última versão do plano de operações de rede disponível à data da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União.

1.4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA**Custo unitário determinado dos serviços em rota**

- a) Coerência da tendência do custo unitário determinado a nível da zona de tarifação durante o período de referência com a tendência do custo unitário determinado a nível da União durante o mesmo período, sendo essas tendências expressas como uma percentagem.

Para efeitos do cálculo dessas tendências, devem ser utilizados os valores aplicáveis dos objetivos de desempenho a nível local e a nível da União e os valores de referência dos custos unitários determinados a que se referem o artigo 9.º, n.º 4, alínea a), e o artigo 10.º, n.º 2, alínea a);

- b) Coerência da tendência do custo unitário determinado a nível da zona de tarifação, durante um período de tempo que abranja o período de referência constante do plano de desempenho e o período de referência anterior («tendência a longo prazo do custo unitário determinado») com a tendência de longo prazo do custo unitário determinado a nível da União durante o mesmo período de tempo, sendo essas tendências expressas sob a forma de percentagem.

A tendência a longo prazo do custo unitário determinado a nível da zona de tarifação deve ser calculada utilizando o custo unitário real a nível da zona de tarifação para o ano anterior ao início do período de referência anterior em causa.

- c) Coerência do nível do custo unitário determinado: comparação do valor de referência do custo unitário determinado a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), a nível da zona de tarifação em causa com o valor médio correspondente das zonas de tarifação em que os prestadores de serviços de navegação aérea têm um contexto operacional e económico semelhante, definido em conformidade com o artigo 9.º, n.º 4, alínea c);

d) Poderá ser necessário um desvio proporcionado dos critérios a que se referem as alíneas a), b) e c) a fim de:

- i) permitir a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade definidos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, na condição de que o desvio em relação à tendência do custo unitário determinado a nível da União se deva exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade, ou
- ii) aplicar medidas de reestruturação que permitam reestruturar os custos a que se refere o artigo 2.º, n.º 18, na condição de que o desvio se deva exclusivamente a esses custos de reestruturação e que o plano de desempenho demonstre que as medidas de reestruturação em causa proporcionarão um benefício financeiro líquido aos utilizadores do espaço aéreo, o mais tardar, no período de referência seguinte.

2. REVISÃO DE PROJETOS DE PLANOS DE DESEMPENHO

2.1. Elementos objeto de revisão:

- a) Medidas destinadas à consecução dos objetivos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo em cada domínio essencial de desempenho a que se refere o anexo II, ponto 3.2;
- b) Objetivos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo relativos ao atraso ATFM à chegada médio por voo:
 - i) comparação com o nível e a tendência do desempenho efetivo durante o período de referência que antecede o período de referência abrangido pelo plano de desempenho,
 - ii) a nível do aeroporto, comparação do desempenho com aeroportos semelhantes;
- c) Objetivos de desempenho nacionais ou objetivos de desempenho FAB relativos ao custo unitário determinado dos serviços de terminal:
 - i) comparação com a tendência do custo unitário determinado dos serviços em rota a nível local,
 - ii) comparação com o nível e a tendência do desempenho efetivo durante o período de referência que antecede o período de referência abrangido pelo plano de desempenho,
 - iii) a nível do aeroporto, comparação do desempenho com aeroportos semelhantes;
- d) Parâmetros e fatores essenciais subjacentes aos objetivos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo ou ao desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência:
 - i) valores de referência e pressupostos subjacentes à fixação dos custos determinados para o primeiro ano do período de referência, em comparação com os últimos custos reais disponíveis,
 - ii) previsões de tráfego utilizadas no plano de desempenho e, se as previsões forem diferentes das previsões do STATFOR, as justificações apresentadas,
 - iii) custo de capital previsto no que respeita ao nível e à composição da base de ativos regulamentares, bem como a taxa do custo de capital antes de impostos prevista, incluindo a taxa de juro sobre a dívida e a remuneração do capital próprio,
 - iv) custos determinados dos investimentos existentes e novos e justificações apresentadas para os investimentos de grande envergadura,
 - v) custos determinados das pensões e pressupostos subjacentes ao seu cálculo,
 - vi) pressupostos da taxa de juro dos empréstimos para o financiamento da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações sobre os montantes, a duração e outras informações pertinentes sobre os empréstimos, reconciliação com a média dos juros da dívida utilizada para calcular a taxa do custo de capital antes de impostos e o custo de capital incluído nos custos determinados,
 - vii) metodologia utilizada na imputação de custos entre serviços de rota e serviços de terminal e justificações de qualquer alteração da metodologia em comparação com o anterior período de referência;
- e) Valores dos parâmetros de partilha de riscos de tráfego a que se refere o artigo 27.º, n.os 2 e 3, e, se a autoridade supervisora nacional tiver adotado os valores para esses parâmetros em conformidade com o artigo 27.º, n.º 5, as justificações apresentadas para esses valores;

- f) Regime ou regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º;
 - g) Benefícios de desempenho e sinergias criadas por iniciativas de colaboração transfronteiriça, incluindo a cooperação a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo ou através de alianças industriais;
 - h) No que respeita à aplicação de um regime de tarifação simplificado a que se refere o artigo 34.º, a verificação de que são cumpridos os critérios a que se refere o artigo 34.º, n.º 2.
-

ANEXO V

CRITÉRIOS APLICÁVEIS À AVALIAÇÃO DO PROJETO DO PLANO DE DESEMPENHO DA REDE

- a) Integralidade do projeto do plano de desempenho da rede em termos dos elementos necessários para aferir a conformidade com os requisitos enumerados no artigo 10.º, n.º 5, e no anexo III;
 - b) Exaustividade das medidas adotadas pelo gestor da rede para contribuir para a otimização da rede, abrangendo as medidas enumeradas no anexo III, ponto 2;
 - c) Coerência do objetivo relativo ao nível de eficácia da gestão da segurança do gestor da rede com os objetivos de desempenho a nível da União, pelos quais, para cada ano civil do período de referência, o nível de eficácia da gestão da segurança seja igual ou superior aos objetivos de desempenho correspondentes a nível da União;
 - d) Medidas destinadas a melhorar a eficiência de voo geradas pela função de conceção da rede de rotas europeia;
 - e) A percentagem de atrasos ATFM em rota evitados através da ação da rede de processo decisório cooperativo e do centro de operações do gestor da rede.
 - f) A percentagem de atrasos ATFM à chegada evitados através da ação da rede de processo decisório cooperativo e do centro de operações do gestor da rede;
 - g) Adequação das medidas destinadas à consecução dos objetivos de desempenho para as funções da rede, incluindo a relevância dos investimentos e das despesas de capital relativos ao Plano Diretor Europeu ATM, os projetos comuns a que se referem o artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e o Regulamento (UE) n.º 409/2013 e, se aplicável, o plano estratégico da rede.
-

ANEXO VI

LISTA DE DADOS RELATIVOS AO DESEMPENHO A FORNECER PELA COMISSÃO PARA EFEITOS DE MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 36.º, N.º 1, E COM O ARTIGO 37.º

1. DADOS A FORNECER PELAS AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS
 - 1.1. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar o fornecimento dos seguintes dados, com uma frequência mensal:
 - a) Os dados utilizados e calculados pelo gestor da rede de acordo com os anexos I e II do Regulamento de Execução (UE) 2019/123, incluindo os planos de voo do tráfego aéreo em geral sujeito às regras IFR, as rotas efetivas, os dados de vigilância baseados num intervalo de transmissão de 30 segundos, os atrasos ATFM em rota e à chegada, o respeito das faixas horárias ATFM e a frequência da utilização de rotas condicionais;
 - 1.2. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar o fornecimento dos seguintes dados, com uma frequência anual:
 - a) Ocorrências de segurança no domínio ATM;
 - b) Informações sobre as recomendações de segurança e as medidas corretivas adotadas com base na análise ou investigação de incidentes ATM, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾;
 - c) Informações recolhidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelos operadores dos aeroportos e pelos operadores de transportes aéreos através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis, pelo menos, sobre incursões na pista e não-observância das distâncias mínimas de separação;
 - d) Tendências a nível, pelo menos, da não-observância das distâncias mínimas de separação e das incursões na pista, em todas as unidades de serviços de tráfego aéreo.
2. DADOS A FORNECER PELOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA
 - 2.1. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer os seguintes dados com uma frequência anual:
 - a) Os dados referidos na Especificação Eurocontrol intitulada *EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure*, edição 2.6 de 31 de dezembro de 2008, com a referência EUROCONTROL-SPEC-0117, para o fornecimento de dados até 2013, inclusive, e edição 3.0 de 4 de dezembro de 2012 a partir de 2014.

Estes dados devem ser fornecidos antes de 15 julho do ano $n + 1$, com exceção dos dados prospetivos, que devem ser fornecidos até 1 de novembro do ano $n + 1$;
 - b) As informações necessárias para efeitos de monitorização dos indicadores essenciais de desempenho e dos indicadores de monitorização a que se refere o anexo I, secção 2, pontos 1.1 e 1.2.

Estas informações devem ser fornecidas antes de 1 de fevereiro de cada ano;
 - c) Informações sobre ocorrências de segurança recolhidas através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis;
 - d) Tendências a nível, pelo menos, da não-observância das distâncias mínimas de separação e das ocorrências de incursões na pista em todas as unidades de serviços de tráfego aéreo, recolhidas através de transmissões voluntárias e de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis.
 - 2.2. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem, mediante pedido, fornecer os dados a que se refere o artigo 4.º.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

3. DADOS A FORNECER PELOS OPERADORES DOS AEROPORTOS COM 80 000 OU MAIS MOVIMENTOS DE TRANSPORTE AÉREO IFR POR ANO

Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes elementos:

- a) Os dados referidos na Especificação Eurocontrol intitulada *Airport Operator Data Flow — Data Specification*, versão 1.0, de 2018.

Estes dados devem ser fornecidos com uma frequência mensal;

- b) Informações sobre ocorrências de segurança recolhidas através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis.

Estas informações devem ser fornecidas com uma frequência anual.

4. DADOS A FORNECER PELOS COORDENADORES DOS AEROPORTOS

Os coordenadores dos aeroportos devem fornecer os dados a que se refere o artigo 4.º, n.º 8, alíneas c) e d), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 duas vezes por ano, de acordo com os intervalos de tempo a que se refere o artigo 6.º desse regulamento.

5. DADOS A FORNECER PELOS UTILIZADORES DO ESPAÇO AÉREO

Os utilizadores do espaço aéreo devem fornecer os seguintes elementos:

- a) Os dados referidos na Especificação Eurocontrol intitulada *Air Transport Operator Data Flow — Data Specification*, versão 1.0, de 2018.

Estes dados devem ser fornecidos com uma frequência mensal;

- b) Informações sobre ocorrências de segurança recolhidas através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis.

Estas informações devem ser fornecidas com uma frequência anual.

6. DADOS A FORNECER PELO GESTOR DA REDE

O gestor da rede deve fornecer, com uma frequência mensal, os dados necessários para a monitorização dos indicadores essenciais de desempenho e os indicadores de monitorização referidos no anexo 1, secção 1, pontos 2 e 3, secção 2, pontos 2 e 3 e secção 3.

ANEXO VII

CUSTOS DETERMINADOS E CUSTOS REAIS**1. QUADRO DE DECLARAÇÃO RELATIVO A CUSTOS TOTAIS E CUSTOS UNITÁRIOS**

- 1.1. Para cada entidade relevante que incorra em custos numa zona de tarifação, deve ser preenchido separadamente um quadro de declaração relativo a custos totais e custos unitários, utilizando o modelo do quadro 1. Além disso, deve ser preenchido um quadro de declaração consolidado, utilizando o modelo do quadro 1, com a agregação dos dados das entidades relevantes da zona de tarifação.

No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, deve ser preenchido um quadro adicional de declaração relativo a custos totais e custos unitários para cada aeroporto abrangido pelo presente regulamento, utilizando o modelo do quadro 1. Sempre que os Estados-Membros decidam aplicar as disposições do presente regulamento a outros aeroportos referidos no artigo 1.º, n.º 4, os custos relativos a esses aeroportos podem ser apresentados num quadro consolidado, utilizando o modelo do quadro 1, com exceção dos custos totais a que se refere a rubrica 4.2 do modelo do quadro 1, que devem ser fornecidos separadamente para cada aeroporto.

Nos casos em que uma zona de tarifação abranja o espaço aéreo de vários Estados-Membros, deve ser apresentado um quadro de declaração conjunta, utilizando o modelo do quadro 1, preenchido em conformidade com os requisitos de coerência e uniformidade a que se refere o artigo 21.º, n.º 4.

- 1.2. Os quadros de declaração relativos a custos totais e custos unitários a que se refere o ponto 1.1 devem ser preenchidos no contexto do plano de desempenho para cada ano civil do período de referência, bem como anualmente para declarar os custos reais e as unidades de serviço efetivas. As unidades de serviço efetivas devem ser estabelecidas com base nos números fornecidos pela entidade que fatura e cobra as taxas. Qualquer diferença em relação a esses números deve ser devidamente justificada nas informações adicionais.

Quadro 1 - Custos totais e custos unitários

Zona de tarifação											
Moeda											
Nome da entidade											
Custos determinados - Plano de desempenho - Período de referência						Custos reais - Período de referência					
Discriminação dos custos	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
1. Discriminação por natureza (em termos nominais)											
1.1 Pessoal dos quais, custos das pensões											
1.2 Outros custos de exploração											
1.3 Depreciação											
1.4 Custo de capital											
1.5 Despesas extraordinárias											
1.6 Total custos											
Total % n/n-1											
2. Discriminação por serviço (em termos nominais)											
2.1 Gestão tráfego aéreo											
2.2 Comunicação											
2.3 Navegação											
2.4 Vigilância											
2.5 Busca e salvamento											
2.6 Informações aeronáuticas											
2.7 Serviços meteorológicos											
2.8 Custos de supervisão											
2.9 Outros custos do Estado											
2.10 Total custos											
Total % n/n-1											
3. Informações complementares (em termos nominais)											
Base média de ativos											
3.1 Val. contab. líquido dos ativos fixos											
3.2 Ajustamentos ativos totais											
3.3 Ativos líquidos atuais											
3.4 Base total de ativos											
Custo de capital %											
3.5 Custo de capital pré-taxa de imposto											
3.6 Remuneração do capital próprio											
3.7 Juros médios das dívidas											
3.8 Percentagem de financiamento através de capital próprio											
Custo dos projetos comuns											
3.9 Projetos comuns											
Custos dos investimentos já existentes e dos novos investimentos											
3.10 Depreciação											
3.11 Custo de capital											
3.12 Custo de locação financeira											
Custos do Eurocontrol											
3.13 Custos do Eurocontrol (euro)											
3.14 Taxa de câmbio (se aplicável)											
3.15 Custos do Eurocontrol (moeda nacional)											
4. Total dos custos após dedução dos custos dos serviços prestados a voos isentos (em termos nominais)											
4.1 Custos relativos aos voos VFR isentos											
4.2 Total custos determinados/reais											
5. IED custo-eficiência – Custo unitário determinado/real (em termos reais)											
5.1 Inflação %											
5.2 Índice de inflação (1)											
5.3 Total custos termos reais (2)											
Total % n/n-1											
5.4 Total unidades de serviço											
Total % n/n-1											
5.5 Preços custo unitário termos reais (3)											
Total % n/n-1											

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

(1) Índice de inflação - Base 100 em N-3

(2) Custos determinados (plano de desempenho) e custos reais em termos reais

(3) Custos unitários determinados (plano de desempenho) e custos unitários reais em termos reais

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS AOS QUADROS DE DECLARAÇÃO RELATIVOS A CUSTOS TOTAIS E CUSTOS UNITÁRIOS

2.1. As informações adicionais seguintes devem ser fornecidas, juntamente com as informações a incluir nos quadros de declaração relativos a custos totais e custos unitários a que se refere o ponto 1.1, antes do início de um período de referência, no contexto do plano de desempenho:

- a) Uma descrição da metodologia adotada para a imputação dos custos das instalações ou dos serviços aos diferentes serviços de navegação aérea, com base na lista de instalações e serviços constante do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia (Doc. 7754), e uma descrição da metodologia adotada para imputar esses custos às diferentes zonas de tarifação;
- b) Uma descrição da metodologia e dos pressupostos utilizados para estabelecer os custos dos serviços de navegação aérea prestados aos voos VFR, caso sejam concedidas isenções a estes voos em conformidade com o artigo 31.º, n.ºs 3, 4 e 5;
- c) Os critérios utilizados na afetação dos custos entre os serviços de rota e os serviços de terminal, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 5;
- d) Uma repartição dos custos dos serviços meteorológicos entre os custos diretos e os custos de manutenção das instalações e dos serviços meteorológicos que também servem requisitos meteorológicos genéricos («custos MET de base»). Estes custos incluem a análise e previsão gerais, as redes de observação à superfície e na camada aérea superior, os sistemas de comunicação de informações meteorológicas, os centros de processamento de dados e o apoio à investigação fundamental, à formação e à administração;
- e) Uma descrição da metodologia utilizada para a afetação dos custos meteorológicos totais e dos custos MET de base a que se refere a alínea d), à aviação civil e às zonas de tarifação;
- f) Para cada entidade, a descrição da composição de cada elemento dos custos determinados, por natureza e por serviços (quadro 1, pontos 1 e 2), incluindo uma descrição dos principais fatores que explicam as variações previstas durante o período de referência;
- g) Para cada entidade, uma descrição e uma justificação do método adotado para o cálculo dos custos de depreciação (quadro 1, ponto 1.3): custos históricos ou custos correntes a que se refere o artigo 22.º, n.º 4, quarto parágrafo, e, nos casos em que é utilizada contabilização de custos correntes, fornecimento de dados históricos de custos comparáveis;
- h) Para cada entidade, a descrição e os pressupostos subjacentes de cada elemento das informações complementares (quadro 1, ponto 3), incluindo uma descrição dos principais fatores que explicam as variações durante o período de referência;
- i) Para cada entidade, a descrição dos pressupostos utilizados no cálculo do custo de capital (quadro 1, ponto 1.4), incluindo a composição da base de ativos, a remuneração do capital próprio, a média dos juros da dívida e as percentagens de financiamento da base de ativos através de instrumentos de dívida e de capitais próprios;
- j) A descrição dos custos determinados dos projetos comuns (quadro 1, ponto 3.9).

Quaisquer alterações das alíneas a) a j) devem ser comunicadas juntamente com as informações fornecidas em conformidade com o ponto 2.2.

2.2. As informações adicionais seguintes devem ser fornecidas anualmente, juntamente com as informações a incluir nos quadros de declaração relativos a custos totais e custos unitários a que se refere o ponto 1.1:

- a) Para cada entidade e para cada elemento de custo, uma descrição dos custos reais declarados e da diferença entre esses custos e os custos determinados, para cada ano do período de referência;
- b) Uma descrição das unidades de serviço efetivas declaradas e uma descrição de quaisquer diferenças existentes entre essas unidades e os números fornecidos pela entidade que fatura e cobra as taxas, bem como de quaisquer diferenças entre essas unidades e a previsão estabelecida no plano de desempenho, para cada ano do período de referência;
- c) A repartição dos custos reais dos projetos comuns, por projeto;
- d) Uma justificação da diferença entre os custos determinados e os custos reais dos investimentos existentes e novos dos prestadores de serviços de navegação aérea, bem como da diferença entre a data prevista e a data efetiva de aplicação dos ativos fixos financiados através desses investimentos, para cada ano do período de referência;
- e) Uma descrição dos projetos de investimento adicionados, cancelados ou substituídos durante o período de referência no que respeita aos projetos de investimentos de grande envergadura identificados no plano de desempenho e aprovados pela autoridade supervisora nacional nos termos do artigo 28.º, n.º 4.

ANEXO VIII

**REQUISITOS APLICÁVEIS AO CÁLCULO DAS UNIDADES DE SERVIÇOS DE ROTA E DE TERMINAL
A QUE SE REFERE O ARTIGO 25.º****1. Cálculo das unidades de serviços de rota**

1.1. As unidades de serviço de rota devem ser calculadas multiplicando o fator de distância pelo fator de massa para o voo em causa. O total de unidades de serviços de rota consiste no total das unidades de serviço respeitantes aos voos IFR, assim como nas unidades de serviço respeitantes aos voos VFR, caso estes não estejam isentos em conformidade com o artigo 31.º, n.ºs 3, 4 e 5.

1.2. Para uma determinada zona de tarifação, o fator de distância é obtido dividindo por cem o número de quilómetros voados na distância ortodrómica entre o aeródromo de partida, ou o ponto de entrada, e o aeródromo de chegada, ou o ponto de saída, da zona de tarifação, de acordo com a rota efetiva percorrida registada pelo gestor da rede.

A distância a ter em conta é reduzida de 20 quilómetros por cada descolagem e por cada aterragem na zona de tarifação.

1.3. O fator de massa, expresso como um número até duas casas decimais, é a raiz quadrada do quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas, expresso como um número até uma casa decimal, da massa máxima certificada na descolagem da aeronave, conforme demonstrado no manual de voo da aeronave.

1.4. Caso uma aeronave tenha múltiplas massas máximas certificadas à descolagem, deve ser utilizada a de valor mais elevado.

1.5. Os operadores de aeronaves devem declarar ao organismo responsável pela cobrança das taxas a composição das suas frotas, bem como a massa máxima certificada à descolagem de cada aeronave, sempre que exista uma modificação e, no mínimo, uma vez por ano.

Caso o fator de massa seja desconhecido, deve ser calculado utilizando a massa da aeronave do mesmo tipo mais pesada que existe.

1.6. Se as taxas forem faturadas e cobradas numa base regional, os Estados-Membros podem adotar modalidades de aplicação comuns.

2. Cálculo das unidades de serviços de terminal

2.1. A unidade de serviço de terminal é igual ao fator de massa da aeronave em causa.

2.2. O fator de massa, expresso como um número até duas casas decimais, é o quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas da maior massa máxima certificada à descolagem da aeronave, referida no anexo VIII, pontos 1.3, 1.4 e 1.5, elevado à potência 0,7.

ANEXO IX

TAXAS UNITÁRIAS**1. QUADRO DE DECLARAÇÃO RELATIVO AO CÁLCULO DA TAXA UNITÁRIA**

Para cada entidade relevante que incorra em custos numa zona de tarifação, deve ser preenchido separadamente um quadro de declaração relativo ao cálculo da taxa unitária, utilizando o modelo do quadro 2. Além disso, deve ser preenchido anualmente um quadro de declaração consolidado, utilizando o modelo do quadro 2, com a agregação dos dados das entidades relevantes da zona de tarifação.

2. QUADROS DE DECLARAÇÃO RELATIVOS A INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES SOBRE AJUSTAMENTOS

Para cada zona de tarifação, deve ser preenchido anualmente um quadro de declaração consolidado relativo a informações complementares sobre ajustamentos, utilizando o modelo do quadro 3.

3. QUADROS DE DECLARAÇÃO RELATIVOS A INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES SOBRE PROJETOS COMUNS E SOBRE RECEITAS PROVENIENTES DE PROGRAMAS DE ASSISTÊNCIA DA UNIÃO

Para cada zona de tarifação, deve ser preenchido anualmente um quadro de declaração consolidado relativo a informações complementares sobre projetos comuns e sobre receitas provenientes de programas de assistência da União, utilizando o modelo do quadro 4.

Quadro 2 - Cálculo da taxa unitária

Zona de tarifação		Período de referência				
Moeda						
Nome da entidade						
Quadro 2 A - Ajustamentos relativos ao ano n		N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Partilha de custos						
Custos determinados						
1.1	Custos determinados em termos nominais - excl. VFR - Quadro 1 (art. 22.º)					
Cálculo do ajustamento à inflação						
2.1	Custos determinados sujeitos a ajustamento à inflação					
2.2	Índice de inflação prevista - Quadro 1					
2.3	Índice de inflação real - Quadro 1					
2.4	Índice de inflação total real/prevista (em %)					
2.5	Ajustamento à inflação relativa ao ano n (art. 26.º)					
Diferenças entre os custos determinados e os custos reais a que se refere o artigo 28.º, n.ºs 4, 5 e 6						
3.1	Novos investimentos e investimentos já existentes (art. 28.º, n.º 4)					
3.3	Custos autorizados competentes e entidades qualificadas (art. 28.º, n.º 5)					
3.4	Custos do Eurocontrol (art. 28.º, n.º 5)					
3.5	Custos das pensões (art. 28.º, n.º 6)					
3.6	Juros sobre empréstimos (art. 28.º, n.º 6)					
3.7	Alterações na legislação (art. 28.º, n.º 6)					
3.8	Diferenças entre os custos determinados e os custos reais relativos ao ano n (art. 28.º, n.ºs 4 a 6)					
B. Partilha dos riscos de tráfego						
Ajustamento da partilha dos riscos de tráfego						
4.1	Custos determinados sujeitos a partilha dos riscos de tráfego					
4.2	% desvio % a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 2 e 5					
4.3	% receitas adicionais devolvidas aos utilizadores a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 3 e 5					
4.4	% perda de receitas suportada pelos utilizadores do espaço aéreo a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 3 e 5					
4.5	% desvio a que se refere o artigo 27.º, n.º 4					
4.6	Total de unidades de serviço previstas (plano de desempenho)					
4.7	Total de unidades de serviço reais					
4.8	Total de unidades de serviço reais/previstas (em %)					
4.9	Ajustamento da partilha dos riscos de tráfego relativo ao ano n (art. 27.º, n.ºs 2 a 5)					
Ajustamentos de tráfego						
5.1	Para custos determinados não sujeitos a partilha dos riscos de tráfego (art. 27.º, n.º 8)					
5.2	Ajustamentos à taxa unitária do ano n não sujeitos a partilha dos riscos de tráfego (art. 27.º, n.º 9)					
5.3	Ajustamento de tráfego relativos ao ano n (art. 27.º, n.ºs 8 e 9)					
C. Regimes de incentivos financeiros nos domínios «capacidade» e «ambiente»						
Ajustamentos relativos a incentivos financeiros						
6.1	Incentivos financeiros relativos ao domínio «capacidade» (art. 11.º, n.º 3)					
6.2	Incentivos financeiros relativos ao domínio «ambiente» (art. 11.º, n.º 4)					
6.3	Outros incentivos financeiros relativos ao domínio «capacidade» (art. 11.º, n.º 4)					
6.4	Incentivos financeiros relativos ao ano n (art. 11.º, n.ºs 3 e 4)					
D. Outros ajustamentos						
Modulação de taxas						
7.1	Ajustamento para garantir a neutralidade das receitas da modulação de taxas no ano n (art. 32.º, n.º 1)					
Revisão da taxa unitária						
8.1	Taxa unitária temporária aplicada no ano n					
8.2	Diferença de receitas decorrente da aplicação da taxa unitária no ano n (art. 29.º, n.º 5)					
Financiamento cruzado entre zonas de tarifação						
9.1	Financiamento cruzado para (-) / de (+) outra(s) zona(s) de tarifação relativas ao ano n					
Outras receitas						
10.1	Programas de assistência da União (art. 25.º, n.º 3, alínea a))					
10.2	Financiamento público nacional (art. 25.º, n.º 3, alínea a))					
10.3	Atividades comerciais (art. 25.º, n.º 3, alínea b))					
10.4	Receitas provenientes de contratos com operadores de aeroportos (art. 25.º, n.º 3, alínea c))					
10.5	Total de outras receitas relativas ao ano n (art. 25.º, n.º 3)					
Aplicação de uma taxa unitária inferior						
11.1	Receitas perdidas relacionadas com a aplicação de uma taxa unitária inferior no ano n (art. 29.º, n.º 6)					
12	Total dos ajustamentos relativos ao ano n					
Quadro 2 B - Cálculo da taxa unitária para o ano n (1)		N	N+1	N+2	N+3	N+4
13.1	Custos determinados em termos nominais - excl. VFR (art. 25.º, n.º 2, alínea a))					
13.2	Ajustamento à inflação: montante transitado para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alínea b))					
13.3	Ajustamento da partilha dos riscos de tráfego: montantes transitados para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alínea c))					
13.4	Diferenças nos custos na aceção do art. 28.º, n.ºs 4 a 6: montantes transitados para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alínea d))					
13.5	Incentivos financeiros: montantes transitados para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alínea e))					
13.6	Modulação de taxas: montantes transitados para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alínea f))					
13.7	Ajustamentos do tráfego: montantes transitados para o ano n (art. 25.º, n.º 2, alíneas g) e h))					
13.8	Outras receitas (art. 25.º, n.º 2, alínea i))					
13.9	Financiamento cruzado entre zonas de tarifação (art. 25.º, n.º 2, alínea j))					
13.10	Diferença de receitas decorrente da aplicação da taxa unitária (art. 25.º, n.º 2, alínea k))					
13.11	Total geral para o cálculo da taxa unitária do ano n					
13.12	Total de unidades de serviço previstas para o ano n (plano de desempenho)					
13.13	Taxa unitária para o ano n na aceção do art. 25.º, n.º 2 (na moeda nacional)					
13.14	Redução na aceção do art. 29.º, n.º 6, se aplicável (na moeda nacional)					
14	Taxa unitária aplicável para o ano n					

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

(1) Incluindo os ajustamentos relativos aos períodos de referência anteriores (art. 25.º, n.º 2, alínea l))

Quadro 3 - Informações complementares sobre ajustamentos

Zona de tarifação							
Informações complementares sobre ajustamentos	Montantes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Após o PR
Ajustamento à inflação ano n							
Ajustamento à inflação ano n+1							
Ajustamento à inflação ano n+2							
Ajustamento à inflação ano n+3							
Ajustamento à inflação ano n+4							
Total do ajustamento à inflação (art. 26.º)							
Partilha dos riscos de tráfego ano n							
Partilha dos riscos de tráfego ano n+1							
Partilha dos riscos de tráfego ano n+2							
Partilha dos riscos de tráfego ano n+3							
Partilha dos riscos de tráfego ano n+4							
Total do ajustamento relativo à partilha dos riscos de tráfego (art. 27.º, n.ºs 2 a 5)							
Diferença dos custos de investimentos ano n							
Diferença dos custos de investimentos ano n+1							
Diferença dos custos de investimentos ano n+2							
Diferença dos custos de investimentos ano n+3							
Diferença dos custos de investimentos ano n+4							
Total do ajustamento relativo aos custos de investimentos (art. 28.º, n.º 4))							
Diferença dos custos com autoridades competentes e EQ ano n							
Diferença dos custos com autoridades competentes e EQ ano n+1							
Diferença dos custos com autoridades competentes e EQ ano n+2							
Diferença dos custos com autoridades competentes e EQ ano n+3							
Diferença dos custos com autoridades competentes e EQ ano n+4							
Total do ajustamento relativo aos custos com autoridades competentes e EQ (art. 28.º, n.º 5))							
Diferença dos custos do Eurocontrol ano n							
Diferença dos custos do Eurocontrol ano n+1							
Diferença dos custos do Eurocontrol ano n+2							
Diferença dos custos do Eurocontrol ano n+3							
Diferença dos custos do Eurocontrol ano n+4							
Total dos ajustamentos relativos aos custos do Eurocontrol (art. 28.º, n.º 5))							
Diferença dos custos das pensões ano n							
Diferença dos custos das pensões ano n+1							
Diferença dos custos das pensões ano n+2							
Diferença dos custos das pensões ano n+3							
Diferença dos custos das pensões ano n+4							
Total do ajustamento relativo aos custos das pensões (art. 28.º, n.º 6))							
Diferença dos juros sobre empréstimos ano n							
Diferença dos juros sobre empréstimos ano n+1							
Diferença dos juros sobre empréstimos ano n+2							
Diferença dos juros sobre empréstimos ano n+3							
Diferença dos juros sobre empréstimos ano n+4							
Total do ajustamento relativo aos juros sobre empréstimos (art. 28.º, n.º 6))							
Custos relativos a alterações na legislação ano n							
Custos relativos a alterações na legislação ano n+1							
Custos relativos a alterações na legislação ano n+2							
Custos relativos a alterações na legislação ano n+3							
Custos relativos a alterações na legislação ano n+4							
Total do ajustamento relativo a alterações na legislação (art. 28.º, n.º 6))							
Incentivos financeiros ano n							
Incentivos financeiros ano n+1							
Incentivos financeiros ano n+2							
Incentivos financeiros ano n+3							
Incentivos financeiros ano n+4							
Total dos incentivos financeiros (art. 11.º, n.ºs 3 e 4)							
Modulação de taxas ano n							
Modulação de taxas ano n+1							
Modulação de taxas ano n+2							
Modulação de taxas ano n+3							
Modulação de taxas ano n+4							
Total do ajustamento relativo a modulação de taxas (art. 32.º, n.º 1))							
Ajustamento de tráfego ano n							
Ajustamento de tráfego ano n+1							
Ajustamento de tráfego ano n+2							
Ajustamento de tráfego ano n+3							
Ajustamento de tráfego ano n+4							
Total do ajustamentos de tráfego (art. 27.º, n.ºs 8 e 9)							
Receitas recebidas de programas de assistência da União no ano n							
Receitas recebidas de programas de assistência da União no ano n+1							
Receitas recebidas de programas de assistência da União no ano n+2							
Receitas recebidas de programas de assistência da União no ano n+3							
Receitas recebidas de programas de assistência da União no ano n+4							
Total das receitas recebidas de programas de assistência da União (art. 25.º, n.º 3, alínea a))							
Receitas recebidas de financiamento público nacional no ano n							
Receitas recebidas de financiamento público nacional no ano n+1							
Receitas recebidas de financiamento público nacional no ano n+2							
Receitas recebidas de financiamento público nacional no ano n+3							
Receitas recebidas de financiamento público nacional no ano n+4							
Total das receitas recebidas de financiamento público nacional (art. 25.º, n.º 3, alínea a))							

Receitas de atividades comerciais no ano n							
Receitas de atividades comerciais no ano n+1							
Receitas de atividades comerciais no ano n+2							
Receitas de atividades comerciais no ano n+3							
Receitas de atividades comerciais no ano n+4							
Total de receitas de atividades comerciais (art. 25.º, n.º 3, alínea b))							
Receitas de contratos com operadores de aeroportos no ano n							
Receitas de contratos com operadores de aeroportos no ano n+1							
Receitas de contratos com operadores de aeroportos no ano n+2							
Receitas de contratos com operadores de aeroportos no ano n+3							
Receitas de contratos com operadores de aeroportos no ano n+4							
Total de receitas de contratos com operadores de aeroportos (art. 25.º, n.º 3, alínea c))							
Diferença de receitas - revisão de TU ano n							
Diferença de receitas - revisão de TU ano n+1							
Diferença de receitas - revisão de TU ano n+2							
Diferença de receitas - revisão de TU ano n+3							
Diferença de receitas - revisão de TU ano n+4							
Total das diferenças de receitas da aplicação temporária de TU (art. 29.º, n.º 5)							

Montantes em '000 (moeda nacional)

4. INFORMAÇÕES ADICIONAIS AOS QUADROS DE DECLARAÇÃO A QUE SE REFEREM OS PONTOS 1, 2 E 3

As informações adicionais seguintes devem ser fornecidas anualmente, juntamente com as informações a incluir nos quadros de declaração relativos ao cálculo da taxa unitária e às informações complementares sobre ajustamentos a que se referem os pontos 1 e 2:

- a) Uma descrição e fundamentação da criação das diferentes zonas de tarifação, nomeadamente no que se refere às zonas de tarifação de terminal e às potenciais subvenções cruzadas entre zonas de tarifação;
- b) Uma descrição da política de isenções e uma descrição dos meios de financiamento para cobertura dos custos relacionados;
- c) Uma descrição dos ajustamentos resultantes do mecanismo de partilha de riscos de tráfego, em conformidade com o artigo 27.º;
- d) Uma descrição das diferenças entre os custos determinados e os custos reais do ano n em resultado das alterações nos custos a que se refere o artigo 28.º, n.º 3, incluindo a descrição das alterações a que se refere esse artigo;
- e) Uma descrição dos ajustamentos resultantes de alterações imprevistas dos custos em conformidade com o artigo 28.º, n.ºs 3, 4, 5 e 6;
- f) Uma descrição das outras receitas, caso existam, repartidas pelas diferentes categorias indicadas no artigo 25.º, n.º 3;
- g) Uma descrição da aplicação dos regimes de incentivos financeiros a que se refere o artigo 11.º, n.ºs 3 e 4, no ano n, bem como das vantagens e desvantagens financeiras resultantes. Uma descrição e explicação da modulação das taxas de navegação aérea aplicadas no ano n nos termos do artigo 32.º, se aplicável, bem como dos ajustamentos resultantes;
- h) Uma descrição dos ajustamentos relacionados com a aplicação temporária de uma taxa unitária nos termos do artigo 29.º, n.º 5;
- i) Uma descrição das transferências de financiamento entre zonas de tarifação de rota ou entre zonas de tarifação de terminal, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- j) Informações sobre a aplicação de uma taxa unitária mais baixa, nos termos do artigo 29.º, n.º 6, à taxa unitária calculada em conformidade com o artigo 25.º, n.º 2, e sobre os meios para financiar a diferença nas receitas;
- k) Repartição dos ajustamentos relacionados com os períodos de referência anteriores que afetem o cálculo da taxa unitária, bem como informações sobre esses ajustamentos.

As informações adicionais seguintes devem ser fornecidas juntamente com as informações a incluir nos quadros de declaração relativos a informações complementares sobre projetos comuns e sobre os programas de assistência da União a que se refere o ponto 3:

- l) Informações sobre os custos dos projetos comuns e outros projetos financiados repartidos por projeto, bem como sobre os fundos públicos concedidos pelas autoridades públicas para esses projetos.

ANEXO X

CRITÉRIOS PARA AVALIAR SE A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS A QUE SE REFERE O ARTIGO 35.º, N.º 1, ESTÁ SUJEITA A CONDIÇÕES DE MERCADO

1. Em que medida os prestadores de serviços podem livremente optar por prestar esses serviços ou deixar de os prestar:
 - a) A existência de obstáculos legais, económicos ou outros que impeçam um prestador de serviços de se oferecer para prestar ou continuar a prestar esses serviços;
 - b) O âmbito, a duração e o valor dos contratos de prestação de serviços;
 - c) A existência de procedimentos que permitam a transferência, ou a cedência por outro meio, de ativos tangíveis e intangíveis, de propriedade intelectual e de pessoal do incumbente para outra parte.
 2. Em que medida existe liberdade de escolha do prestador de serviços, incluindo, no caso dos aeroportos, a opção de autoprestação de serviços de navegação aérea de terminal:
 - a) A existência de obstáculos legais, contratuais ou práticos à mudança de prestador de serviços ou, no caso dos serviços de navegação aérea de terminal, à opção da autoprestação de serviços de navegação aérea por parte dos aeroportos;
 - b) A existência de um processo de consulta a fim de ter em conta as opiniões dos utilizadores do espaço aéreo na alteração de contratos de prestação de serviços.
 3. Em que medida existe concorrência e uma estrutura de mercado ou existe uma perspectiva credível de concorrência:
 - a) A existência de um processo de concurso público (não aplicável no caso da autoprestação);
 - b) Prova de que houve outros prestadores de serviços aptos a participar num processo de concurso e a prestar serviços no passado, incluindo a opção de autoprestação para o aeroporto.
 4. No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, em que medida os aeroportos estão sujeitos a pressões comerciais sobre os custos ou a regulamentação baseada em incentivos:
 - a) Existência ou não de concorrência ativa entre os aeroportos para atrair companhias aéreas;
 - b) Em que medida os aeroportos suportam as taxas dos serviços de navegação aérea;
 - c) Funcionamento ou não dos aeroportos num ambiente concorrencial ou com incentivos económicos destinados a limitar os preços máximos ou a incentivar de outra forma as reduções de custos.
 5. Em que medida os prestadores de serviços de navegação aérea de terminal, de serviços CNS, MET ou AIS ou de serviços de dados ATM que também prestem serviços de navegação aérea de rota são obrigados a contabilidade e declaração separadas.
 6. No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, a avaliação prevista no presente anexo deve ser realizada em cada aeroporto ou em grupos de aeroportos.
-

ANEXO XI

**QUADROS DE DECLARAÇÃO PARA FUNDAMENTAR A BASE DE CUSTO E AS TAXAS UNITÁRIAS
A APRESENTAR À COMISSÃO EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 35.º, N.º 6**

1. CUSTOS DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1.1. Quadros de declaração

Devem ser observadas as seguintes instruções para efeitos de declaração de dados nos quadros A e B:

- a) Devem ser preenchidos quadros para cada zona de tarifação. Os custos e os preços devem ser estabelecidos na moeda nacional;
- b) No quadro A, os números devem ser os valores reais para o ano (n – 5) até ao ano (n – 1) e os previstos a partir do ano (n);
- c) No quadro B, o preço anual deve refletir o valor do contrato. A unidade de serviço prestado considerada para determinar o valor do contrato deve ser descrita e declarada no quadro pelo Estado-Membro em causa. No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, o quadro B deve ser preenchido separadamente para cada aeroporto, nos casos em que os serviços de navegação aérea sejam prestados em condições de mercado na zona de tarifação de terminal.

Quadro A

Quadro A - Custos Totais

Zona de tarifação	Ano n
Moeda	
Organização	

(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
---------	---------	---------	---------	---------	------	---------	---------	---------	---------

Discriminação por natureza (em termos nominais)

Pessoal									
Outros custos de funcionamento									
Depreciação									
Custo de capital									
Despesas extraordinárias									
Custos totais									

Quadro B

Quadro B - Preço Anual e Preço Unitário

Zona de tarifação	Ano n
Moeda	
Organização	

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	----	-------	-------	-------	-------

Preço anual (a)									
Unidade de produto (b)									
Preço unitário									

a) Preço anual em '000 moeda nacional

b) Unidade de produto em <a especificar>

1.2. Informações adicionais

As informações adicionais seguintes devem ser fornecidas juntamente com as informações a incluir nos quadros A e B:

- a) Uma descrição da unidade de serviços prestados utilizada no quadro B;
 - b) Uma descrição dos critérios utilizados para a imputação dos custos das instalações ou dos serviços aos diferentes serviços de navegação aérea com base na lista de instalações e serviços constante do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia (Doc. 7754);
 - c) Uma descrição e explicação das diferenças entre os números previstos e os números reais para os anos $(n - 5)$ a $(n - 1)$, no que diz respeito a todos os dados fornecidos nos quadros A e B;
 - d) Uma descrição e explicação dos custos e investimentos previstos para cinco anos em relação ao tráfego esperado;
 - e) Uma descrição e explicação do método adotado para calcular os custos de depreciação: custos históricos ou custos correntes;
 - f) Uma justificação do custo de capital, incluindo as componentes da base de ativos;
 - g) Uma descrição das fontes de financiamento dos serviços de navegação aérea em causa, no que respeita a cada zona de tarifação em que os serviços estão sujeitos a condições de mercado.
-

ANEXO XII

**ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA A CONSULTA A QUE SE REFEREM O ARTIGO 24.º, N.º 3, E
O ARTIGO 30.º, N.º 1**

1. A consulta a que se refere o artigo 24.º, n.º 3, deve incidir, em especial, nos seguintes elementos essenciais relacionados com a transparência dos custos:
 - a) Os custos reais incorridos durante o ano anterior e a diferença entre os custos reais e os custos determinados constantes do plano de desempenho;
 - b) A evolução dos custos a que refere o artigo 28.º, n.º 3.
 2. A consulta a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, deve incidir, em especial, nos seguintes elementos essenciais relacionados com a transparência das taxas unitárias:
 - a) Política de tarifação, incluindo, nomeadamente, o momento dos ajustamentos das taxas unitárias e o financiamento cruzado entre zonas de tarifação de terminal;
 - b) A evolução do tráfego, em comparação com a previsão de tráfego estabelecida no plano de desempenho;
 - c) A aplicação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se refere o artigo 27.º e do regime ou regimes de incentivos aplicados com base no artigo 11.º;
 - d) Se aplicável, as modificações previstas das zonas de tarifação de terminal em conformidade com o artigo 21.º, n.º 5, alínea a);
 - e) Se aplicável, os serviços previsivelmente sujeitos a condições de mercado em conformidade com o artigo 35.º, n.º 3, alínea b).
-

ANEXO XIII

**REQUISITOS ESPECÍFICOS APLICÁVEIS AOS REGIMES DE INCENTIVOS A QUE SE REFERE O ARTIGO 11.º,
N.º 3****1. MODULAÇÃO DOS VALORES DE REFERÊNCIA****1.1. No que respeita aos serviços de navegação aérea de rota**

Se uma autoridade supervisora nacional decidir aplicar um mecanismo de modulação de valores de referência de serviços de navegação aérea de rota em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), subalínea ii) e alínea g), subalíneas iii) e v), este mecanismo de modulação pode seguir o disposto numa ou em ambas as alíneas seguintes:

- a) Motivar a tomada em consideração de alterações significativas e imprevistas no tráfego, caso em que o valor de referência para o ano n será dado pelo valor de referência a nível de cada prestador de serviços de navegação aérea indicado na edição de novembro do ano $n - 1$ do plano de operações de rede;
- b) Limitar o âmbito de aplicação dos incentivos de modo a abrangerem apenas as causas de atrasos relacionadas com a capacidade do controlo de tráfego aéreo (ATC), o encaminhamento pelo ATC, o pessoal do ATC, os equipamentos ATC, a gestão do espaço aéreo e eventos especiais com os códigos C, R, S, T, M e P do manual do utilizador da ATFCM.

1.2. No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal

Se uma autoridade supervisora nacional decidir aplicar um mecanismo de modulação de valores de referência de serviços de navegação aérea de terminal em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), subalínea ii) e alínea g), subalíneas iii) e v), este mecanismo de modulação pode seguir o disposto numa ou em ambas as alíneas seguintes:

- a) Motivar a tomada em consideração de alterações significativas e imprevistas no tráfego, caso em que o valor de referência para o ano n será modulado com base em princípios objetivos e transparentes definidos no plano de desempenho;
- b) Limitar o âmbito de aplicação dos incentivos de modo a abrangerem apenas as causas de atrasos relacionadas com a capacidade do controlo de tráfego aéreo (ATC), o encaminhamento pelo ATC, o pessoal do ATC, os equipamentos ATC, a gestão do espaço aéreo e eventos especiais com os códigos C, R, S, T, M e P do manual do utilizador da ATFCM.

2. CÁLCULO DAS VANTAGENS E DESVANTAGENS FINANCEIRAS**2.1. No que respeita aos serviços de navegação aérea de rota**

- a) A vantagem financeira a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea e), deve ser calculada como uma percentagem dos custos determinados do ano n e recuperada junto dos utilizadores do espaço aéreo através de um aumento da taxa unitária no ano $n + 2$ quando o desvio do atraso ATFM médio por voo no ano n abaixo do valor de referência for superior, em valor absoluto, ao limite inferior do intervalo simétrico a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea d).

A percentagem dos custos determinados deve, desde o limite inferior do intervalo simétrico até ao limiar de alerta a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, alínea b), subalínea iii), seguir uma escala móvel uniforme, sendo a percentagem fixa máxima aplicada quando o desvio do atraso ATFM médio por voo no ano n abaixo do valor de referência for, em valor absoluto, igual ou superior ao valor do limiar de alerta.

- b) A desvantagem financeira a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea f), deve ser calculada como uma percentagem dos custos determinados do ano n e reembolsada aos utilizadores do espaço aéreo através de uma redução da taxa unitária no ano $n + 2$ quando o desvio do atraso ATFM médio por voo no ano n acima do valor de referência for superior, em valor absoluto, ao limite superior do intervalo simétrico a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea d).

A percentagem dos custos determinados deve, desde o limite superior do intervalo simétrico até ao limiar de alerta a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, alínea b), subalínea iii), seguir uma escala móvel uniforme, sendo a percentagem fixa máxima aplicada quando o desvio do atraso ATFM médio por voo no ano n acima do valor de referência for, em valor absoluto, igual ou superior ao valor do limiar de alerta.

2.2. No que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal

- a) A vantagem financeira a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea f) deve ser calculada como uma percentagem dos custos determinados do ano n e recuperada junto dos utilizadores do espaço aéreo através de um aumento da taxa unitária no ano $n + 2$ quando o atraso ATFM à chegada real por voo no ano n for superior ao limite inferior do intervalo simétrico a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea d).

A percentagem dos custos determinados deve, desde o limite inferior do intervalo simétrico até 50 % do valor de referência, seguir uma escala móvel uniforme, sendo a percentagem fixa máxima aplicada quando o atraso ATFM à chegada real por voo no ano n for igual ou inferior a 50 % do valor de referência.

- b) A desvantagem financeira a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea e), deve ser calculada como uma percentagem dos custos determinados do ano n e reembolsada aos utilizadores do espaço aéreo através de uma redução da taxa unitária no ano $n + 2$ quando o atraso ATFM à chegada real por voo no ano n for superior ao limite superior do intervalo simétrico a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, alínea d).

A percentagem dos custos determinados deve, desde o limite superior do intervalo simétrico até 150 % do valor de referência, seguir uma escala móvel uniforme, sendo a percentagem fixa máxima aplicada quando o atraso ATFM à chegada real por voo no ano n for igual ou superior a 150 % do valor de referência.
