



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 22 de junho de 2021
(OR. en)

9616/21

Dossiês interinstitucionais:
2020/0264 (COD)
2013/0186 (COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOCUMENTO DE TRABALHO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Delegações
n.º doc. ant.:	ST 9490/21 + COR 1-5
n.º doc. Com.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 11020/20
Assunto:	Proposta alterada de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do céu único europeu (reformulação) – Orientação geral (3 de junho de 2021)

Envia-se no apêndice I, à atenção das delegações, a orientação geral do Conselho sobre a proposta em epígrafe e respetivos anexos, adotada pelo Conselho na sua 3798.^a reunião, em 3 de junho de 2021.

2013/0186 (COD)

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à implementação do céu único europeu
(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

- (1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho³, o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ e o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ foram alterados de modo substancial. Atendendo à necessidade de introduzir novas alterações, é conveniente, por razões de clareza, proceder à reformulação destes regulamentos.

³ Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu ("regulamento-quadro") (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

⁴ Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu ("regulamento relativo à prestação de serviços") (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

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

- (2) A aprovação pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho do primeiro pacote da legislação sobre o Céu Único Europeu, a saber, o Regulamento (CE) n.º 549/2004, o Regulamento (CE) n.º 550/2004, o Regulamento (CE) n.º 551/2004, e o Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶, permitiu criar uma base jurídica sólida para um sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) uniforme, interoperável e seguro. A adoção do segundo pacote, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, reforçou ainda mais a iniciativa "céu único europeu", mediante a introdução dos conceitos de "sistema de desempenho" e de "gestor da rede", de modo a otimizar o desempenho do sistema europeu de ATM. O Regulamento (CE) n.º 552/2004 foi revogado pelo Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, uma vez que as regras necessárias à interoperabilidade dos sistemas, componentes e procedimentos ATM foram incorporadas no referido regulamento.
- (3) A fim de ter em conta as alterações introduzidas no Regulamento (UE) n.º 2018/1139, é necessário alinhar o conteúdo do presente regulamento com o do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 e, paralelamente, alterar este último regulamento.
- (4) Nos termos do artigo 1.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional, os Estados contratantes reconhecem que "cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território". É no quadro dessa soberania que os Estados-Membros da União, sob reserva do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo.

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

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

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

- (4-A) O presente regulamento não deverá afetar os direitos e responsabilidades dos Estados-Membros ao abrigo da Convenção de Chicago.
- (5) A execução da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficiente que permita o funcionamento seguro, regular e sustentável dos serviços de transporte aéreo, otimizando a utilização do espaço aéreo e das capacidades, contribuindo para a sustentabilidade da aviação e facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.
- (6) A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea (ANS) no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o fator humano. Os Estados-Membros deverão, consequentemente, respeitar os chamados princípios da "cultura justa". Os pareceres e as recomendações do grupo de peritos "Dimensão humana"⁹ do céu único europeu devem ser considerados e tidos em conta.
- (7) As melhorias no desempenho ambiental da gestão do tráfego aéreo contribuem também para a consecução dos objetivos previstos no Acordo de Paris, na comunicação da Comissão relativa ao Pacto Ecológico Europeu, nas conclusões do Conselho sobre a estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão e na Agenda Digital para a Europa, nomeadamente através da redução das emissões da aviação.
- (7-A) O espaço aéreo é um recurso comum para todas as categorias de utilizadores que deve ser utilizado de forma flexível por todos eles, garantindo um tratamento justo e transparente e tendo simultaneamente em conta as necessidades de segurança e defesa dos Estados-Membros, bem como os compromissos por estes assumidos em organizações internacionais.
- (8) Em 2004, os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o céu único europeu,¹⁰ que reiteraram. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão nomeadamente reforçar a cooperação civil/militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspetos da gestão do tráfego aéreo.

⁹ C(2017) 7518 final

¹⁰ Ver JO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

- (9) As decisões que afetam o conteúdo, o alcance ou as condições de realização das operações e dos treinos militares não são da competência da União, em conformidade com o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- (9-A) Os Estados-Membros, em conjunto com países terceiros, se for caso disso, podem criar blocos funcionais de espaço aéreo para desenvolver uma melhor cooperação e coordenação com vista a promover o desempenho da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu e reduzir o impacto ambiental.
- (10) Os Estados-Membros deverão designar uma autoridade supervisora nacional a fim de assumir as funções que lhe são atribuídas pelo presente regulamento. Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços em toda a Europa, deverá garantir-se às autoridades supervisoras nacionais independência e recursos suficientes. Nomeadamente, o financiamento das autoridades supervisoras nacionais deve garantir a sua independência e permitir-lhes operar em conformidade com os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deverá atuar de forma independente, evitando, nomeadamente, conflitos de interesse entre a prestação de serviços de navegação aérea e a execução das suas funções. Tal não deverá impedir a autoridade supervisora nacional de fazer parte de uma autoridade reguladora competente para vários setores regulamentados, desde que esta autoridade reguladora cumpra os requisitos de independência, ou de se integrar do ponto de vista organizacional, em especial, na autoridade nacional competente designada nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 ou na autoridade nacional da concorrência.
- (11)
- (12) As autoridades supervisoras nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do céu único europeu, motivo pelo qual deverão cooperar entre si a fim de possibilitar o intercâmbio de informações sobre a sua atividade e sobre os seus princípios em matéria de tomada de decisões, sobre as melhores práticas e procedimentos, bem como no que diz respeito à aplicação do presente regulamento e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional. Essa cooperação deverá ser regular.
- (13)

- (14) Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão poder prestar serviços na União em condições não discriminatórias se forem titulares de um certificado ou de uma declaração nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139.
- (14-A) Nos termos do artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139, esse regulamento, incluindo os requisitos de certificação estabelecidos no seu artigo 41.º, não se aplica aos serviços ATM/ANS prestados ou disponibilizados pelas forças armadas. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão também ser autorizados a permitir a prestação desses serviços de navegação aérea na totalidade ou em parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade sem certificação e/ou aplicação da totalidade ou de parte do presente regulamento. Nesses casos, o Estado-Membro em causa pode, nomeadamente, designar os prestadores de serviços militares em causa para prestar serviços de tráfego aéreo ou meteorológicos (MET) em conformidade com o presente regulamento.
- (14-B) O presente regulamento não exige a certificação dos sinais fornecidos pelos sistemas globais de navegação por satélite (GNSS).
- (15) Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.
- (16) Os serviços de tráfego aéreo deverão ser prestados em regime de exclusividade. Os prestadores desses serviços deverão ser objeto de designação e de requisitos de interesse público no que diz respeito, em especial, à segurança e defesa nacionais, bem como à localização do seu estabelecimento principal e à sua propriedade. A este respeito, importa ter em conta que a prestação de serviços de tráfego aéreo, tal como prevista no presente regulamento, está relacionada com o exercício de prerrogativas de poder público que não são de natureza económica e, por conseguinte, não estão sujeitos à aplicação das regras do Tratado em matéria de concorrência.
- (16-A) Os Estados-Membros deverão assegurar que a designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo não é impedida pela legislação nacional com base, nomeadamente, no facto de o prestador de serviços em causa ter o seu estabelecimento principal noutro Estado-Membro ou de ser propriedade de nacionais desse Estado-Membro, nos casos em que a aplicação dessa legislação nacional implique uma restrição injustificada à liberdade de prestação de serviços ou à liberdade de estabelecimento, que deverá ser apreciada caso a caso à luz de todas as circunstâncias relevantes.

- (16-B) Os Estados-Membros poderão, com base na sua análise das condições de segurança apropriadas, designar, em regime de exclusividade, um ou mais prestadores de serviços meteorológicos para a totalidade ou para parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, sem terem de recorrer a concurso público.
- (16-C) A cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea é um instrumento importante para melhorar o desempenho global do sistema ATM europeu, devendo ser encorajada.
- (17) Com base na sua análise das considerações de segurança, os Estados-Membros podem autorizar os prestadores de serviços de tráfego aéreo ou um grupo de operadores aeroportuários a adquirir serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS), serviços de informação aeronáutica (AIS), serviços de dados de tráfego aéreo (ADS), serviços meteorológicos, exceto se o Estado-Membro em causa tiver designado um único prestador de serviços meteorológicos, ou serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aeródromo e de aproximação. A possibilidade de recorrer a este tipo de contratos pode permitir uma maior flexibilidade e promover a inovação nos serviços, sem afetar a segurança e as necessidades específicas, inclusive das forças militares, em matéria de confidencialidade, interoperabilidade, resiliência do sistema, acesso aos dados e segurança ATM.
- (18) Aquando da aquisição de serviços de tráfego aéreo ou meteorológicos para controlo de aeródromo e de aproximação, estes não deverão estar sujeitos ao sistema de desempenho previsto no presente regulamento.
- (19)
- (20) Se for caso disso, a aquisição de serviços de navegação aérea deverá ser realizada em conformidade com a Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹², salvo disposição em contrário do presente regulamento e dos princípios da igualdade de tratamento, da não discriminação e da transparência, bem como das disposições aplicáveis do Tratado, nomeadamente as regras do Tratado relativas à livre prestação de serviços e à liberdade de estabelecimento.

¹¹ Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

¹² Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (21) A gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas exige a disponibilidade de serviços de informação comum (CIS). A fim de conter os custos dessa gestão do tráfego, os preços dos CIS prestados em regime de exclusividade deverão basear-se no custo e numa margem razoável sobre os lucros, devendo ser sujeitos à aprovação das autoridades supervisoras nacionais. A fim de permitir a prestação do serviço, deverá ser concedido o acesso dos prestadores de CIS aos dados operacionais pertinentes, em condições justas, razoáveis e não discriminatórias.
- (21-A) A disponibilidade de dados operacionais pertinentes relativos ao tráfego aéreo geral é essencial para permitir a prestação flexível de serviços de dados de tráfego aéreo, ao nível transfronteiras e à escala da União. Por conseguinte, esses dados deverão ser disponibilizados às partes interessadas em condições justas, razoáveis e não discriminatórias. A exatidão das informações relativas ao estado do espaço aéreo e a situações específicas de tráfego aéreo, assim como a sua distribuição atempada aos controladores civis e militares, tem um impacto direto na segurança e eficiência das operações, incluindo a eficiência ambiental dos voos. O acesso em tempo útil a informações atualizadas sobre o estado do espaço aéreo é essencial para todos aqueles que pretendem tirar partido das estruturas do espaço aéreo disponibilizadas aquando da elaboração ou alteração dos seus planos de voo.
- (22) O sistema de desempenho e o regime de tarifação deverão assegurar o funcionamento eficiente, sustentável e contínuo do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo e destinam-se também a permitir a prestação de serviços de navegação aérea, em condições que não sejam as condições de mercado, mais eficiente em termos de custos e a promover uma melhor qualidade dos serviços prestados. Para o efeito, deverão incluir incentivos pertinentes e adequados. Tendo em conta este objetivo, o sistema de desempenho não deverá abranger os serviços adquiridos em conformidade com o presente regulamento. O sistema de desempenho deverá abranger todos os serviços de navegação aérea prestados por um prestador de serviços de tráfego aéreo designado ou por este adquiridos a outros prestadores de serviços, inclusive quando esse prestador presta serviços de navegação aérea e serviços de tráfego aéreo.
- (22-A) Pode ser designado um órgão de análise do desempenho (PRB) para aconselhar e assistir a Comissão, bem como as autoridades supervisoras nacionais, na aplicação do sistemas de desempenho e do regime de tarifação.

(23)

(24)

- (25) Tendo em conta os elementos de rede e transfronteiriços inerentes à prestação de serviços de navegação aérea de rota, o desempenho deverá ser avaliado em função de objetivos de desempenho a nível da União.
- (25-A) Dado o seu conhecimento das circunstâncias locais, os Estados-Membros e as respetivas autoridades supervisoras nacionais deverão ser responsáveis pela preparação e adoção dos projetos de planos de desempenho e dos objetivos de desempenho. Esses planos deverão basear-se, nomeadamente, no contributo do(s) prestador(es) de serviços de tráfego aéreo designado(s) relativamente a todos os serviços de navegação aérea que esses prestadores de serviços prestam ou adquirem. A Comissão deverá ser responsável pela avaliação desses planos. As autoridades supervisoras nacionais deverão também ser responsáveis pelo acompanhamento do desempenho dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pela imposição de medidas corretivas, se for caso disso.
- (26) Os projetos dos planos de desempenho deverão conter objetivos de desempenho coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, bem como os objetivos de desempenho dos terminais nos domínios essenciais de desempenho que dizem respeito ao ambiente, à capacidade e à relação custo-eficiência, tendo simultaneamente em conta as circunstâncias locais e as interdependências entre os principais domínios de desempenho e a segurança, e deverão ser conformes com determinados critérios qualitativos, de modo a assegurar, tanto quanto possível, que os objetivos fixados sejam efetivamente atingidos.
- (27) O desempenho da rede deverá estar sujeito a critérios específicos, tendo em conta a natureza peculiar das funções da rede. A rede deverá ser sujeita a objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.
- (28) O regime de tarifação deverá basear-se no princípio de que os utilizadores do espaço aéreo devem suportar os custos incorridos com a prestação dos serviços que lhes tenham sido disponibilizados ou de que beneficiem e que não estejam abrangidos de outro modo. Os custos incorridos com a prestação de serviços de navegação aérea pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros, incluindo as autoridades nacionais competentes e as autoridades supervisoras nacionais, bem como o EUROCONTROL e o com o gestor da rede podem ser incluídos nos custos determinados elegíveis a cobrar aos utilizadores do espaço aéreo. As taxas deverão incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a redução do impacto ambiental da aviação.

- (29) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a prever a modulação das taxas para melhorar o desempenho ambiental e a qualidade dos serviços, nomeadamente através de uma maior utilização de combustíveis alternativos sustentáveis, do aumento da capacidade e da redução dos atrasos, mantendo ao mesmo tempo um nível ótimo de segurança. A Comissão deverá realizar um estudo de viabilidade sobre o impacto da modulação das taxas no tráfego aéreo e nas partes interessadas, bem como sobre a contribuição dessa modulação para a realização dos objetivos do céu único europeu.
- (30)
- (30-A) Deverão ser estabelecidos mecanismos como a prorrogação, a suspensão de um período de referência em curso ou a adaptação dos objetivos de desempenho para um período de referência, a fim de fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto importante na aplicação dos sistemas de desempenho e regimes de tarifação, sempre que se possa observar um desvio significativo em relação às previsões de tráfego.
- (30-B) Sem prejuízo do procedimento previsto no artigo 258.º do TFUE, a Comissão deverá analisar o cumprimento pelos Estados-Membros dos requisitos estabelecidos nos sistemas de desempenho e regimes de tarifação e, se for caso disso, pode emitir um parecer sobre o cumprimento desses requisitos.
- (31) Deve prever-se a transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea, como meio de evitar subvenções cruzadas e subsequentes distorções.
- (32) As funções da rede devem contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e apoiar a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União. Devem facilitar uma utilização sustentável, eficiente e ecológica do espaço aéreo e de recursos escassos, refletir as necessidades operacionais na implantação da infraestrutura da rede ATM europeia e prestar apoio em caso de crises de rede.

(32-A) Uma série de funções de rede, como a gestão do fluxo de tráfego aéreo, têm de ser coordenadas centralmente por um único organismo em apoio das medidas tomadas pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas operacionais pertinentes. Por conseguinte, o gestor da rede deverá ser incumbido de uma série de tarefas que contribuem para a execução destas funções e a sua atividade deverá envolver todas as partes interessadas operacionais em causa. As funções específicas do gestor da rede deverão ser definidas no presente regulamento. O gestor da rede deverá ser nomeado pela Comissão. A Comissão deverá nomear o Eurocontrol, tendo em conta a vasta experiência dessa organização no domínio da aviação, ou outro organismo imparcial e competente, para executar essas tarefas.

(33) As partes interessadas operacionais, que têm de executar funções de rede a nível local e operacional, bem como os Estados-Membros, deverão ser plenamente envolvidos na execução dessas funções e no processo de tomada de decisões. Por conseguinte, o gestor da rede deverá tomar medidas através de um processo decisório cooperativo baseado, nomeadamente, na consulta das partes interessadas operacionais e dos Estados-Membros, bem como em modalidades e processos de trabalho pormenorizados para o funcionamento. Nesse processo decisório cooperativo deverão prevalecer os interesses da rede na medida do possível, sem prejuízo das necessidades de segurança e defesa, e o processo deverá ser de molde a resolver as questões e a encontrar um consenso sempre que possível. Além disso, a fim de assegurar a governação adequada no que respeita à execução das funções de rede, deverá ser criado um conselho de administração da rede que assegure uma representação adequada dos interesses de todos os intervenientes envolvidos na execução dessas funções. Sem prejuízo da consulta do conselho de administração da rede sobre decisões regulamentares ou estratégicas, como a aprovação do plano estratégico da rede, as medidas adotadas através do processo decisório cooperativo e pelo conselho de administração da rede deverão ser de natureza operacional ou técnica, assegurando o funcionamento quotidiano da rede em conformidade com os objetivos do presente regulamento. Os poderes de decisão do gestor da rede e do conselho de administração da rede, bem como o âmbito do processo decisório cooperativo, deverão ser claramente definidos. Os atos adotados no âmbito das funções de rede deverão ser objeto de controlo jurisdicional, se for caso disso, em conformidade com as condições estabelecidas no Tratado.

(34)

- (35)
- (36) A disponibilização de informação aeronáutica completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na simplificação do acesso ao espaço aéreo da União e às possibilidades de circular neste último. O acesso a esses dados deve ser facilitado através de uma infraestrutura de informação adequada.
- (37) A utilização segura e eficaz do espaço aéreo apenas pode ser conseguida através de uma estreita cooperação entre os seus utilizadores civis e militares, essencialmente com base no conceito de uso flexível do espaço aéreo e na coordenação civil-militar efetiva estabelecida pela OACI. Para assegurar a aplicação uniforme deste conceito, a Comissão deverá ser habilitada a adotar atos de execução, dentro dos limites da política comum dos transportes e sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros sobre os respetivos espaços aéreos.
- (38) O projeto SESAR destina-se a permitir um desenvolvimento seguro, eficiente e sustentável do ponto de vista ambiental do transporte aéreo através da modernização do sistema ATM europeu e mundial. A fim de contribuir para a sua plena eficácia, deve ser assegurada uma coordenação adequada entre as fases do projeto. O Plano Diretor Europeu ATM deve resultar da fase de definição do SESAR e contribuir para a realização dos objetivos de desempenho a nível da União.
- (39) O conceito de projetos comuns deve visar a execução, de uma forma atempada, coordenada e sincronizada, das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que possuem um impacto que afeta toda a rede. A Comissão deve ser encarregada de proceder a uma análise de custo-benefício a respeito do financiamento com vista a acelerar a implantação do projeto SESAR.
- (40) A conformidade com os requisitos aplicáveis aos sistemas e componentes ATM estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 deve assegurar a interoperabilidade desses sistemas e componentes, para benefício do céu único europeu.
- (41)

- (42) De forma a assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito à designação do PBR, à execução dos regimes de desempenho e de tarifação, inclusive sobre a determinação de metas de desempenho à escala da União, aos critérios e procedimentos para a avaliação das propostas de planos de desempenho e das metas de desempenho dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e do gestor da rede, à avaliação e aprovação dos planos de desempenho, à monitorização do desempenho, às regras para a prestação de informações sobre custos e encargos, ao teor e estabelecimento da base de custos das taxas e à determinação das taxas unitárias para os serviços de navegação aérea, aos mecanismos de incentivo e aos mecanismos de partilha de riscos, às regras sobre a execução das funções de rede, à nomeação do gestor da rede e aos termos e condições dessa nomeação, bem como às funções do gestor da rede, ao conselho de administração da rede, ao processo decisório cooperativo e aos mecanismos de governação da rede, aos requisitos relativos à disponibilidade dos dados operacionais, à aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, ao estabelecimento de projetos comuns e aos mecanismos de governação que lhes são aplicáveis, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³. Caso o Comité não emita parecer, a Comissão não deverá adotar o projeto de ato de execução.
- (43) As organizações sociais e de profissionais deverão ser respetivamente consultados sobre todas as medidas propostas com implicações sociais, tecnológicas e humanas significativas ou implicações relacionadas com o desempenho. A nível da União, o Comité de Diálogo Setorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão¹⁴ e o grupo de peritos "Dimensão humana" devem ser igualmente consultados.
- (44) As penalizações a prever em caso de infração ao disposto no presente regulamento deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afetar a segurança.

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

¹⁴ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

(44-B) O presente regulamento não deverá impedir a aplicação pelos Estados-Membros das medidas necessárias para salvaguardar interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa. Além disso, não afeta a competência dos Estados-Membros no que se refere à adoção de medidas relativas à organização das suas forças armadas. Essa competência pode levar os Estados-Membros a adotarem medidas destinadas a assegurar que as respetivas forças armadas dispõem de espaço aéreo suficiente para manterem condições de formação e de treino adequadas. Por conseguinte, deverá ser prevista uma cláusula de salvaguarda que permita o exercício dessa competência.

(45)

(46) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a implementação do céu único europeu, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros mas pode devido à dimensão transnacional desta ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1. O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado do céu único europeu de modo a garantir o cumprimento das normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O céu único europeu abrange uma rede pan-europeia coerente, um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado, sistemas de gestão da rede e de gestão do tráfego aéreo baseados na segurança, na eficiência, na interoperabilidade e na modernização tecnológica, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo, dos cidadãos e do ambiente.
2. A aplicação do presente regulamento não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 44.º. O presente regulamento não abrange as operações e treinos militares. Deve ser assegurada a coordenação com as autoridades militares a fim de identificar e abordar os potenciais impactos da aplicação do presente regulamento nas atividades militares.
3. A aplicação do presente regulamento não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional ("Convenção de Chicago"). Neste contexto, o presente regulamento visa apoiar os Estados-Membros nos domínios a que se aplica, no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que estas disposições sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.

4. presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

Artigo 2.º

Definições

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

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

ii) na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos;

b) Acelerar e manter um fluxo ordenado do tráfego aéreo;

6. "Serviços de dados de tráfego aéreo", os serviços que consistem na recolha, agregação e integração de dados operacionais provenientes de prestadores de serviços de vigilância, prestadores de MET e de AIS e de funções da rede e de outras entidades relevantes geradoras de dados operacionais, e na prestação de dados tratados para efeitos de controlo de tráfego aéreo e de gestão do tráfego aéreo;

8. "Gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM)", uma função estabelecida com o objetivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, abrangendo a trajetória completa através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de ATC e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;

9. "Gestão do tráfego aéreo (ATM)", o conjunto das funções e serviços aéreos e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo, incluindo a conceção dos procedimentos de voo) necessários para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;

10. "Serviços de tráfego aéreo", os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de ATC (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);

11. "Bloco de espaço aéreo", um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas, constituído por uma ou mais estruturas do espaço aéreo, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;

12. "Gestão do espaço aéreo", uma função de planeamento e acompanhamento cujo objetivo primordial é otimizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo;

13. "Estrutura do espaço aéreo", um volume de espaço aéreo específico definido com vista a assegurar a exploração segura e otimizada da gestão do tráfego aéreo;

14. "Utilizadores do espaço aéreo", os operadores das aeronaves exploradas em conformidade com as regras do tráfego aéreo geral;
15. "Serviço de alerta", um serviço prestado com o objetivo de notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e de prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem;
16. "Serviço de controlo de aproximação", um serviço ATC para os voos controlados que chegam e partem;
17. "Serviço de controlo regional", um serviço ATC para os voos controlados em áreas de controlo;
18. "Valor de base", um valor definido para efeitos do estabelecimento dos objetivos de desempenho e estimado utilizando custos reais ou custos unitários reais durante o ano que precede o início do período de referência relevante;
19. "Grupo de referência", um grupo de prestadores de serviços de tráfego aéreo com um ambiente operacional e económico semelhante;
20. "Valor desagregado", o valor obtido, para um determinado prestador de serviços de tráfego aéreo, desagregando um objetivo de desempenho a nível da União em função do nível de um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo e que serve de referência para avaliar a coerência do objetivo de desempenho fixado no projeto de plano de desempenho com o objetivo de desempenho a nível da União;
21. "Certificado", um certificado na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) n.º 2018/1139;
22. "Serviço de informação comum (CIS)", um serviço que consiste na divulgação de dados estáticos e dinâmicos para permitir a prestação de serviços no "espaço U" de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas;
23. "Serviços de comunicação", os serviços aeronáuticos móveis e fixos para permitir as comunicações terra-terra, ar-terra e ar-ar para fins de ATC;
24. "Componentes", os objetos corpóreos, como os equipamentos, e os objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA);

25. "Área de controlo", o espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente até um limite especificado, a partir do solo;
26. "Processo decisório cooperativo", um processo em que as decisões são tomadas em interação e consulta com as autoridades relevantes dos Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros atores, se necessário, e com o objetivo de alcançar um consenso;
27. "Serviços transfronteiriços", prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços que tem a sua sede principal noutro Estado-Membro;
28. "Declaração, para efeitos da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea, uma declaração na aceção do artigo 3.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/1139;
30. "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;
31. "EUROCONTROL", a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de cooperação para a segurança da navegação aérea, de 13 de dezembro de 1960;
32. "Rede europeia de gestão do tráfego aéreo" (REGTA), a recolha dos sistemas, referidos no ponto 3.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139, que permitem a prestação de serviços de navegação aérea na União, incluindo as interfaces nas fronteiras com países terceiros;
33. "Plano Diretor Europeu ATM", o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho¹⁵, com a nova redação que lhe foi dada;
34. "Utilização flexível do espaço aéreo", um conceito de gestão do espaço aéreo, tal como descrito pela OACI, baseado no princípio fundamental de que o espaço aéreo não deve ser designado como espaço aéreo puramente civil ou militar, mas sim como um continuum, no qual devem ser tidos em conta, na medida do possível, todos os requisitos dos utilizadores;

¹⁵ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

35. "Serviço de informação de voo", um serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- 35-B. "Bloco funcional de espaço aéreo", bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas tendo em vista introduzir, em cada bloco funcional de espaço aéreo, uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea ou, se apropriado, um prestador integrado;
- 35-C. "Conceção dos procedimentos de voo", todas as tarefas relevantes para a conceção de um procedimento de voo por instrumentos;
36. "Tráfego aéreo geral", toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves estatais, incluindo militares, aduaneiras e policiais, quando essa circulação se efetue em conformidade com os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), instituída pela Convenção de Chicago;
37. "Interoperabilidade", um conjunto de características funcionais, técnicas e operacionais de que devem ser dotados os sistemas e componentes da REGTA e os procedimentos para a sua operação, que permita a sua exploração segura, uniforme e eficaz;
38. "Serviços meteorológicos para navegação aérea (MET)", as instalações e serviços que fornecem avisos, boletins e observações meteorológicos para fins de navegação aérea, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;
39. "Autoridade nacional competente, as autoridades competentes na aceção do artigo 3.º, ponto 34, do Regulamento (UE) 2018/1139;
40. "Autoridade supervisora nacional", um organismo ou organismos nacionais incumbidos por um Estado-Membro de executar as tarefas previstas no presente regulamento;
41. "Serviços de navegação", as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves informação de posicionamento e cronometria;

42. "Crise na rede", uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo e/ou de navegação aérea ao nível exigido que provoca uma perda importante de capacidade da rede, ou um desequilíbrio importante entre a capacidade e a procura da rede ou uma falha importante no fluxo de informações ou na integridade de uma ou de várias partes da rede na sequência de uma situação invulgar ou imprevista;

43. "Gestor da rede", a entidade encarregada das tarefas necessárias para contribuir para a execução das funções de rede a que se refere o artigo 26.º, em conformidade com o artigo 27.º;

43-A. "Plano de Operações da Rede (NOP)", um plano estabelecido através de um processo decisório cooperativo para implementar a nível operacional os objetivos das funções da rede e para contribuir para os objetivos de desempenho;

43-B. "Plano estratégico da rede (PEN)", um plano estabelecido através de um processo decisório cooperativo que orienta o desenvolvimento da rede a longo prazo;

43-C. "Tráfego aéreo operacional", todos os voos que não cumpram as disposições estabelecidas para o tráfego aéreo geral e cujas regras e procedimentos tenham sido especificados pelas autoridades nacionais competentes;

44. "Dados operacionais", a informação respeitante a todas as fases de um voo que é necessária para fins operacionais por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes;

44-A. "Partes interessadas operacionais", os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, os prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea, bem como os operadores aeroportuários;

45. "Plano de desempenho", um plano destinado a melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede;

46. "Colocação em serviço", a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema;

47. "Rede de rotas", uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades de prestação de serviços de ATC;

48. "Fase de definição do SESAR", a fase que inclui o estabelecimento e a atualização da visão a longo prazo do projeto SESAR, do conceito conexo de operações que permite melhoramentos em todas as fases de voo, das alterações operacionais essenciais exigidas no âmbito da REGTA e das prioridades exigidas para o desenvolvimento e a implantação;
49. "Fase de implantação do SESAR", as fases sucessivas de industrialização e execução, durante as quais são prosseguidas as seguintes atividades: normalização, produção e certificação do equipamento de terra e de bordo e dos processos necessários para implementar as soluções SESAR (industrialização); e a aquisição, instalação e colocação em serviço de equipamentos e sistemas baseados em soluções SESAR, incluindo os procedimentos operacionais associados (execução);
50. "Fase de desenvolvimento do SESAR", a fase durante a qual são conduzidas atividades de investigação, desenvolvimento e validação destinadas a fornecer soluções SESAR capazes;
51. "Projeto SESAR", o projeto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, que visa dotar a União de uma infraestrutura de gestão do tráfego aéreo de elevado desempenho, normalizada e interoperável, consistindo num ciclo de inovação que inclui a fase de definição do SESAR, a fase de desenvolvimento do SESAR e a fase de implantação do SESAR;
52. "Solução SESAR", os resultados utilizáveis da fase de desenvolvimento do SESAR que institui procedimentos ou tecnologias operacionais novos ou melhorados e interoperáveis;
53. "Serviços de vigilância", as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura;
54. "Sistema", a conjugação dos componentes aéreos e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;
56. "Zona de tarifação de terminal", um aeroporto ou grupo de aeroportos situado nos territórios de um Estado-Membro ou de vários Estados-Membros, no qual são prestados serviços de navegação aérea de terminal, e relativamente aos quais são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;

57."Melhoramento", qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema.

Artigo 2.º-A

Blocos funcionais de espaço aéreo

1. Os Estados-Membros podem criar um bloco funcional de espaço aéreo para desenvolver uma melhor cooperação e coordenação com vista a promover o desempenho da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.ºs 3 a 5-A, do presente regulamento, os Estados-Membros podem executar conjuntamente a totalidade ou parte das obrigações que lhes incumbem por força dos artigos 3.º, 4.º, 5.º, 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 8.º, 10.º, 13.º, 13.º-A, 13.º-B e 17.º do presente regulamento e das regras de execução adotadas com base no mesmo a nível do bloco funcional de espaço aéreo.
2. Se for caso disso, a cooperação pode também incluir países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.
4. Os blocos funcionais de espaço aéreo são estabelecidos por meio de um acordo internacional celebrado entre os Estados-Membros em causa e, se for caso disso, os países terceiros em causa responsáveis por qualquer parte do espaço aéreo abrangido pelo bloco funcional de espaço aéreo. O acordo e a lista de obrigações que os Estados-Membros tencionam executar conjuntamente são notificados à Comissão.

CAPÍTULO II

AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS

Artigo 3.º

Nomeação, estabelecimento e requisitos relativos às autoridades supervisoras nacionais

1. Os Estados-Membros nomeiam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos que assumam as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento.
2. A autoridade supervisora nacional deve exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência e deve estar organizada, dispor do pessoal necessário e ser gerida e financiada de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade.
3. A autoridade supervisora nacional deve também ser independente de qualquer prestador de serviços de navegação aérea, em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, nomeadamente evitando conflitos de interesse com esses prestadores de serviços. Essa independência não obsta a que essa autoridade e esses prestadores de serviços façam parte da mesma função pública, entidade pública ou administração pública.

4. Os Estados-Membros podem criar autoridades competentes tanto para vários setores regulados como para vários domínios de regulamentação no setor dos transportes, desde que essas entidades reguladoras integradas cumpram os requisitos de independência constantes do presente artigo. As autoridades supervisoras nacionais podem, em termos organizativos, associar-se a outras autoridades públicas, designadamente, às autoridades nacionais da concorrência referidas no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho¹⁶, à autoridade nacional competente ou, se for caso disso, a uma autoridade nacional de transportes, desde que o organismo conjunto assim criado satisfaça os requisitos de independência estabelecidos no presente artigo.

9. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas adotadas para garantir a conformidade com o disposto no presente artigo.

Artigo 4.º

Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. A autoridade supervisora nacional deve desempenhar as funções que lhe são cometidas ao abrigo do presente regulamento e dos atos de execução adotados com base no regulamento, nomeadamente as seguintes funções:

- a) Verificar a conformidade com os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa e o seu cumprimento por parte dos prestadores de serviços a que se refere o artigo 7.º, n.º 1-A, alínea b), e o artigo 8.º, n.º 4, alínea d);
- c) Avaliar e aprovar a fixação dos preços de prestação de CIS, em conformidade com o artigo 9.º;
- d) Elaborar o projeto de plano de desempenho, incluindo a definição de critérios de atribuição de custos e fixação de objetivos de desempenho, e com o controlo do desempenho e os regimes de desempenho e de tarifação estabelecidos, nos limites dos artigos 10.º a 13.º-B, 17.º e 19.º a 22.º e os atos de execução a que se referem os artigos 18.º e 23.º;

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

e) Supervisionar a aplicação do regulamento relativo à transparência das contas em conformidade com o artigo 25.º, auditar ou verificar e aprovar os dados financeiros referidos no artigo 25.º, n.º 4.

3. Cada autoridade supervisora nacional em cooperação com a autoridade nacional competente, caso se trate de uma entidade diferente, realiza as atividades de controlo, incluindo, se for caso disso, inspeções e auditorias, de modo a detetar eventuais incumprimentos dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos de execução adotados com base no mesmo por parte de entidades sujeitas ao presente regulamento. Em caso de incumprimento, as autoridades supervisoras nacionais decidem e aplicam medidas corretivas.

Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores aeroportuários e os prestadores de CIS em causa devem cumprir quaisquer medidas de execução tomadas pelas autoridades supervisoras nacionais nesse contexto. No caso de serviços transfronteiriços, o Estado-Membro em causa, ou a respetiva autoridade supervisora nacional, pode solicitar ao Estado-Membro em que o prestador de serviços está estabelecido ou onde tem o estabelecimento principal, ou à autoridade supervisora nacional desse Estado-Membro, que lhe preste apoio para superar eventuais dificuldades de aplicação da legislação. Ambos os Estados-Membros, ou as suas autoridades supervisoras nacionais, devem esforçar-se por cooperar para esse efeito.

Artigo 5.º

Cooperação entre autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais devem trocar informações conforme adequado, em especial informações relativas ao seu trabalho e ao seu processo de tomada de decisões, boas práticas e procedimentos, bem como à aplicação do presente regulamento. Para o efeito, as autoridades supervisoras nacionais podem participar e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, que se reúne a intervalos regulares.

2. As autoridades supervisoras nacionais devem manter uma colaboração estreita em especial no caso da prestação de serviços transfronteiriços e da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, incluindo através de protocolos de cooperação, tendo em vista a assistência mútua nas suas tarefas de controlo, de supervisão e de gestão das investigações e inquéritos.

3. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, nomeadamente no que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo, os Estados-Membros em causa devem celebrar, se for o caso, um acordo sobre a supervisão a realizar por si ou pelas respetivas autoridades ao abrigo do presente regulamento, dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa.

4. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, os procedimentos a que se refere o n.º 3 devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo da execução, por parte de cada Estado-Membro ou as respetivas autoridades, das tarefas enunciadas no presente regulamento e dos resultados destas. Devem especificar igualmente as autoridades supervisoras nacionais responsáveis pelas funções a que se refere o artigo 4.º, n.º 1.

5. Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades supervisoras nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão.

5-A. Os acordos a que se refere o presente artigo devem ser notificados à Comissão.

CAPÍTULO III

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Artigo 6.º

Prestação de serviços pelos prestadores de serviços de navegação aérea

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 7.º-A e 8.º, n.º 4, do presente regulamento, uma entidade que cumpra os requisitos estabelecidos nos artigos 40.º e 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos delegados e atos de execução adotados com base nesse regulamento tem o direito de prestar serviços de navegação aérea aos utilizadores do espaço aéreo na União, em condições não discriminatórias.

2-A. Caso um Estado-Membro tenha concedido a um prestador de serviços de navegação aérea uma isenção da obrigação de possuir um certificado nos termos do artigo 41.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139, esse Estado-Membro pode, não obstante o disposto no n.º 2, autorizar esse prestador a prestar serviços de navegação aérea na parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade para a qual essa isenção foi concedida e em conformidade com as condições estabelecidas nesse artigo.

3. Não obstante o disposto no n.º 2, os Estados-Membros podem permitir a prestação de serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139 na totalidade ou em parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade pelas forças armadas sem certificação e/ou aplicação de toda ou de parte do presente Regulamento. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve informar a Comissão e os outros Estados-Membros da sua decisão. A prestação desses serviços deve respeitar as condições estabelecidas no artigo 2.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139.

Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para esse efeito, os Estados-Membros designam, individual ou coletivamente, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo. Os Estados-Membros dispõem de poderes discricionários para designar o(s) prestador(es) de serviços de tráfego aéreo, desde que o(s) prestador(es) de serviços de tráfego aéreo cumpra(m) os requisitos estabelecidos no presente artigo.

1-A. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem satisfazer cumulativamente as seguintes condições:

- a) Serem titulares de um certificado tal como referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 ou de uma declaração válida nos termos do artigo 41.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, a menos que estejam isentos do requisito de certificação por força do artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139;
- b) Cumprirem os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa;
- c) Terem o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro e
- d) Serem propriedade de, mediante participação superior a 50 %, e ser efetivamente controlado pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte.

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

2. A designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo não está sujeita a quaisquer condições que exijam que esses prestadores:

- a) Sejam propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, do Estado-Membro que procedeu à designação ou dos seus nacionais;
 - b) Tenham o seu estabelecimento principal ou a sua sede no território do Estado-Membro que procedeu à designação;
 - c) Utilizem exclusivamente estruturas no Estado-Membro que procedeu à designação se a aplicação de tais condições implicar uma restrição injustificada à livre prestação de serviços ou à liberdade de estabelecimento.
3. Os Estados-Membros devem especificar os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, designados em conformidade com o presente artigo.
4. Os Estados-Membros devem informar de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo nos blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

Artigo 7.º-A

Designação dos prestadores de serviços meteorológicos (MET)

1. Os Estados-Membros podem designar, individual ou coletivamente, um prestador de serviços meteorológicos, em regime de exclusividade, numa parte ou na totalidade do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, atendendo a considerações de segurança.
2. Os Estados-Membros informam de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo.

Artigo 7.º-B

Relações entre os prestadores de serviços de navegação aérea

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores que sejam titulares de um certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 ou de uma declaração válida nos termos do artigo 41.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, a menos que estejam isentos do requisito de certificação por força do artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139. Essa cooperação deve ser efetuada em conformidade com o artigo 8.º, se for caso disso.

Para os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 7.º e para os prestadores de serviços meteorológicos designados em conformidade com o artigo 7.º-A, essa cooperação está sujeita à autorização dos Estados-Membros em causa.

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

Para os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 7.º e os prestadores de serviços meteorológicos designados em conformidade com o artigo 7.º-A, as disposições desses acordos estão sujeitas à aprovação dos Estados-Membros em causa.

Artigo 8.º

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

1. Sem prejuízo dos direitos e obrigações definidos pelo Estado que os designou nos termos do artigo 7.º, n.º 3, os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem decidir adjudicar serviços de CNS, AIS ou ADS.

1-A. Exceto nos casos em que os Estados-Membros tenham designado um prestador de serviços meteorológicos em conformidade com o artigo 7.º-A, os Estados-Membros podem autorizar os prestadores de serviços de tráfego aéreo a adquirirem serviços meteorológicos.

1-B. Os Estados-Membros podem autorizar os operadores aeroportuários ou um grupo de operadores aeroportuários a adjudicar serviços de tráfego aéreo para controlo de aeródromo e/ou serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aproximação.

Nesse caso, as especificações do concurso, incluindo os requisitos relativos à qualidade do serviço, estão sujeitas à aprovação dos Estados-Membros. Os Estados-Membros designam o prestador de serviços selecionado na sequência do concurso a que se refere o presente número.

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

- a) Ser titular de um certificado tal como referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 ou de uma declaração válida nos termos do artigo 41.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, a menos que esteja isento do requisito de certificação por força do artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139;
- b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro;
- c) Ser propriedade de, mediante participação superior a 50 %, e ser efetivamente controlado pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte; e
- d) Cumprir os requisitos aplicáveis a nível nacional em matéria de segurança e de defesa.

Em derrogação do disposto nas alíneas b) e c), qualquer prestador de serviços globais por satélite ao qual tenha sido concedido um certificado nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 para prestar serviços na União antes da adoção do presente regulamento pode ser selecionado para prestar esses serviços na União, mesmo que não cumpra as condições estabelecidas nas alíneas b) e c).

5. Os artigos 13.º, 13.º-A, 13.º-B e 17.º e as regras de execução relativas a esses artigos adotadas com base no artigo 18.º não são aplicáveis aos serviços meteorológicos prestados por prestadores de serviços meteorológicos selecionados ou aos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados na sequência de um procedimento de adjudicação realizado nos termos dos n.ºs 1-A e 1-B. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa devem fornecer dados pertinentes sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea nos domínios essenciais a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), e no domínio da segurança à autoridade supervisora nacional e à Comissão para fins de monitorização.

Artigo 9.º

Prestação de serviços de informação comum

1. Sempre que sejam prestados CIS, os dados divulgados devem apresentar a integridade e a qualidade necessárias para permitir a prestação segura e protegida de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas.
 2. O prestador de CIS deve preencher cumulativamente os seguintes requisitos:
 - a) Cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa;
 - b) Terem o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro e
 - c) Ser propriedade de, mediante participação superior a 50 %, e ser efetivamente controlado pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja parte.
 3. Os custos nos quais se baseia o preço dos CIS devem ser estabelecidos numa conta separada das contas de quaisquer outras atividades do operador em causa e colocados à disposição da autoridade supervisora nacional em causa.
- Sempre que os CIS sejam fornecidos em regime de exclusividade, os Estados-Membros impõem que o preço dos CIS se baseie nos custos fixos e variáveis da prestação do serviço em causa e/ou que inclua uma margem que reflita um compromisso adequado entre risco e retorno.
4. O preço fixado pelo prestador de CIS deve ser sujeito a avaliação e aprovação pela autoridade supervisora nacional em causa. O preço desses serviços deve ser tornado público.
 5. Os dados necessários para operações seguras de aeronaves não tripuladas no espaço aéreo "U" devem ser disponibilizados numa base não discriminatória, sem prejuízo da segurança nacional, ordem pública e interesses em matéria de política de defesa, pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Os prestadores de CIS devem utilizar esses dados exclusivamente para fins operacionais dos serviços que prestam.

Os preços de acesso a esses dados devem basear-se nos custos adicionais da disponibilização dos dados e nos custos de produção dos dados, sempre que estes últimos custos não sejam abrangidos pelo artigo 20.º, e a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos.

Artigo 9.º-A

Disponibilização e acesso a dados operacionais para o tráfego aéreo geral

1. No que diz respeito ao tráfego aéreo geral, os dados operacionais relevantes devem ser disponibilizados em tempo real, numa base não discriminatória e sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança nacional, ordem pública e de defesa, por todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos e pelo gestor de rede, incluindo a nível transfronteiras e à escala da União. Essa disponibilidade deve beneficiar os prestadores de serviços de navegação aérea certificados ou declarados, as entidades militares responsáveis pelas atividades de segurança e defesa, os prestadores militares de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos, bem como o gestor da rede. Os dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.

3. O acesso aos dados operacionais relevantes a que se refere o n.º 1 é concedido gratuitamente às autoridades responsáveis pela segurança, ordem pública e defesa, às autoridades supervisoras nacionais, às autoridades nacionais competentes, ao gestor da rede e à Agência, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139.

4. A Comissão determina, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, os dados operacionais específicos abrangidos pelo presente artigo e define os aspetos técnicos do fornecimento desses dados.

Artigo 9.º-B

Órgão de análise do desempenho

1. Em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, a Comissão pode, por meio de um ato de execução, designar um órgão de análise do desempenho (PRB) independente e imparcial. O PRB não tem qualquer função reguladora ou outro poder de decisão. O papel do PRB limita-se a prestar aconselhamento e assistência à Comissão e às autoridades supervisoras nacionais, a pedido, em especial no que diz respeito à recolha, análise, validação e divulgação de dados relevantes, bem como à aplicação do regime de desempenho previsto nos artigos 10.º a 18.º e do regime de tarifação previsto nos artigos 19.º a 23.º. A Comissão e as autoridades supervisoras nacionais continuam a ser responsáveis pelo cumprimento das suas funções e obrigações ao abrigo do presente regulamento. A Comissão supervisiona a correta execução das tarefas do PRB.

2. Caso a Comissão decida designar um PRB nos termos do n.º 1, deve, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, adotar regras pormenorizadas relativas, nomeadamente, ao período de designação do PRB, à sua composição, ao processo de seleção e nomeação e ao mandato dos respetivos membros, incluindo, se for caso disso, do presidente do PRB, aos subsídios, despesas e remuneração dos membros, às funções do PRB em conformidade e dentro dos limites do presente regulamento, bem como as modalidades específicas de financiamento das atividades do PRB.

Artigo 10.º

Sistema de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e de gestão da rede no céu único europeu, deve ser aplicado em conformidade com o presente artigo e com os artigos 11.º a 18.º um sistema de desempenho para esses serviços e gestão.
2. O sistema de desempenho deve ser aplicado durante os períodos de referência, que devem ser no mínimo de três anos e no máximo de cinco anos. O sistema de desempenho deve incluir:
 - a) Objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea em rota a nível da União nos domínios essenciais de desempenho da do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência para cada período de referência;
 - b) Planos de desempenho que incluam objetivos de desempenho vinculativos e, se for caso disso, regimes de incentivos nos domínios essenciais de desempenho referidos na alínea a) para cada período de referência;
 - c) Revisão periódica, acompanhamento e avaliação comparativa do desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere a alínea a) e à luz dos indicadores relevantes de segurança definidos em coordenação com a Agência.
3. O sistema de desempenho a que se referem os n.ºs 1 e 2 baseiam-se nos seguintes elementos:

- a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e da gestão da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, autoridades nacionais competentes, e outras autoridades nacionais, a Agência, o gestor da rede e o EUROCONTROL;
- b) Indicadores essenciais de desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o n.º 2, alínea a);
- c) Indicadores para a monitorização do desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se referem o n.º 2, alínea a), e os indicadores de segurança relevantes definidos em coordenação com a Agência;
- cc) Uma metodologia para calcular os valores desagregados;
- d) Princípios que regem o estabelecimento de planos de desempenho e de objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea, para a gestão da rede, bem como o conteúdo de tais planos;
- e) Avaliação dos projetos de planos e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea e a gestão da rede;
- f) Monitorização dos planos de desempenho, incluindo mecanismos de alerta adequados para a revisão dos planos e objetivos de desempenho e para a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União no decurso de um período de referência;
- g) Análise comparativa dos prestadores de serviços de navegação aérea, se relevante;
- h) Regimes de incentivos, incluindo tanto incentivos financeiros positivos como desincentivos financeiros aplicáveis quando um prestador de serviços de tráfego aéreo ultrapassa ou não cumpre os objetivos de desempenho vinculativos pertinentes para os serviços de navegação aérea durante o período de referência, a menos que tal incumprimento ou superação se deva a razões alheias ao prestador de serviços de tráfego aéreo;
- i) Mecanismos de partilha de riscos em matéria de tráfego e de custos;
- j) Prazos para a fixação de objetivos, a avaliação dos planos e objetivos de desempenho, o acompanhamento e a avaliação comparativa;

l) Mecanismos para fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto significativo na aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação.

4. A fixação dos objetivos de desempenho incluídos nos planos de desempenho, a preparação e a avaliação dos projetos de planos de desempenho, incluindo a repartição dos custos entre serviços, bem como o acompanhamento e a avaliação comparativa do desempenho dos serviços de navegação aérea e da gestão da rede devem ter em conta o impacto das circunstâncias locais, bem como os fatores que escapam ao controlo do prestador de serviços de tráfego aéreo e do gestor da rede.

Artigo 11.º

Estabelecimento de objetivos de desempenho a nível da União

1. Em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, e os n.ºs 2 e 3 do presente artigo, a Comissão deve adotar objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), para cada período de referência e deve definir a duração desse período. Em conjugação com estes objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão pode definir valores de referência complementares, limiares de alerta, valores de desagregação e grupos de referência, a fim de permitir a avaliação e a aprovação dos projetos de planos de desempenho, em conformidade com os critérios referidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 3-A, e no artigo 13.º-A.

2. Os objetivos de desempenho a nível da União a que se refere o n.º 1 são definidos com base nos seguintes critérios essenciais:

a) Devem procurar melhorias graduais no que respeita ao desempenho ambiental, operacional e económico dos serviços de navegação aérea;

b) Devem ser realistas e exequíveis durante o período de referência em causa, permitindo uma prestação eficiente, sustentável e resiliente dos serviços de navegação aérea, promovendo, ao mesmo tempo, desenvolvimentos tecnológicos a mais longo prazo;

c) Devem ter em conta o contexto económico e operacional do período de referência, incluindo as previsões de tráfego e os dados operacionais, bem como as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho referidos no artigo 10.º, n.º 2, alínea a), e a necessidade de cumprir os objetivos ambientais da UE;

d) Devem ter em conta os indicadores de segurança referidos no artigo 10.º, n.º 2, alínea c).

3. Para efeitos de preparação das suas decisões sobre os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve consultar e recolher todos os contributos necessários das autoridades nacionais, do EUROCONTROL e das partes interessadas operacionais e pode solicitar a opinião do PRB, nos casos em que tenha sido designado um PRB em conformidade com o artigo 9.º-B.

Artigo 13.º

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

1. Os Estados-Membros devem adotar, para cada período de referência, individual ou coletivamente a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, um projeto de plano de desempenho elaborado pela autoridade supervisora nacional, com contributos de outras autoridades nacionais, se relevante, com base, nomeadamente, no contributo do(s) prestador(es) de serviços de tráfego aéreo designado(s) relativamente a todos os serviços de navegação aérea prestados e, se for caso disso, adquiridos por esse prestador de serviços junto de outros prestadores de serviços.

O projeto de plano de desempenho é adotado após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa.

1-A. Antes do início de cada período de referência, cada autoridade supervisora nacional estabelece os critérios para a repartição dos custos comuns aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal entre as duas categorias de serviços, tendo em conta o princípio da relação com os custos. Deve incluir essas informações no projeto de plano de desempenho. A autoridade supervisora nacional deve assegurar que as bases de custos das taxas cumprem esses critérios e os requisitos do artigo 20.º.

1-B. Para cada período de referência, a autoridade supervisora nacional fixa e inclui no projeto de plano de desempenho, nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal. Esses projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM e as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), bem como a necessidade de cumprir os requisitos de segurança pertinentes da UE e os objetivos ambientais da UE.

2. O projeto de plano de desempenho a que se refere o n.º 1 deve incluir as informações pertinentes nomeadamente previsões de tráfego e dados operacionais fornecidas pelo EUROCONTROL e pelo gestor da rede ou por fontes locais, conforme o caso.

Ao elaborar o projeto de plano de desempenho, a autoridade supervisora nacional deve consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos, bem como a autoridade nacional competente, caso a autoridade supervisora nacional e a autoridade nacional competente sejam duas entidades diferentes. Deve ser verificada a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base nesse mesmo regulamento.

3. A coerência dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota, a incluir no projeto de plano de desempenho, com os objetivos de desempenho a nível da União deve ser estabelecida tendo em conta as circunstâncias locais e as interdependências entre os domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), e a segurança, e de acordo com todos ou parte dos seguintes critérios:

a) Se tiverem sido estabelecidos valores de desagregação em conjugação com os objetivos de desempenho a nível da União, a comparação dos objetivos de desempenho que constam do projeto de plano de desempenho com esses valores de desagregação;

b) Avaliação dos melhoramentos do desempenho ao longo do tempo, no período de referência abrangido pelo plano de desempenho, e adicionalmente durante o período global que inclui tanto o período de referência anterior como o período de referência abrangido pelo plano de desempenho;

c) Comparação do nível planeado de desempenho do prestador de serviços de tráfego aéreo em causa no grupo de referência relevante.

A avaliação da coerência dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência exclui os custos referidos no artigo 20.º, n.º 3, alíneas b), d) e e).

3-A. Além disso, o projeto de plano de desempenho adotado deve respeitar as seguintes condições:

- a) Os pressupostos fundamentais aplicados como base para a fixação de objetivos e das medidas destinadas a alcançar os objetivos durante o período de referência, incluindo os valores de referência, as previsões de tráfego e os pressupostos económicos utilizados, devem ser exatos, adequados e coerentes no momento da elaboração do plano de desempenho;
- b) O projeto de plano de desempenho adotado deve ser completo em termos de dados e material de apoio;
- c) As bases de custos das taxas devem respeitar o disposto no artigo 20.º.

3-B. Os projetos de planos de desempenho adotados são disponibilizados ao público, sem prejuízo da confidencialidade das informações sensíveis.

5. Os projetos de planos de desempenho adotados são apresentados à Comissão para avaliação e aprovação em conformidade com o artigo 13.º-A.

Artigo 13.º-A

Avaliação dos objetivos de desempenho e dos planos de desempenho pela Comissão

1. A Comissão avalia os objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota e os projetos de planos de desempenho adotados a que se refere o artigo 13.º à luz dos critérios e condições estabelecidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 3-A.

2. Sempre que não seja possível, com base nos critérios estabelecidos no artigo 13.º, n.º 3, determinar a coerência dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão avalia se a divergência em relação a esses critérios pode ser justificada pelas circunstâncias locais e/ou pelas interdependências entre os domínios essenciais de desempenho referidos no artigo 10.º, n.º 2, alínea a), à luz das informações fornecidas nos projetos de planos de desempenho e de considerações de segurança. Se esse for o caso, os objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota devem ser considerados coerentes com os objetivos a nível da União.

A Comissão pode autorizar um desvio dos objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de rota em relação aos objetivos de desempenho a nível da União no que diz respeito à relação custo-eficiência ou aos domínios essenciais de desempenho da capacidade, se tal for necessário para assegurar a coerência dos objetivos de desempenho desses serviços com os objetivos de desempenho a nível da União relativamente ao domínio essencial de desempenho ambiental. Além disso, devem ser permitidos desvios para permitir o cumprimento dos requisitos de segurança pertinentes da UE estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos de execução e delegados adotados com base nesse mesmo regulamento.

3. Se considerar que o projeto de plano de desempenho adotado preenche os critérios e condições estabelecidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 3-A, em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, a Comissão aprova-o pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

4. Se a Comissão considerar que existem dúvidas quanto à conformidade do projeto de plano de desempenho com os critérios e condições estabelecidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 3-A, em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, dá início a uma análise pormenorizada desse projeto de plano de desempenho, solicitando informações adicionais ao Estado-Membro em causa, se necessário.

5. Se, tendo procedido a uma análise pormenorizada, a Comissão concluir que o projeto de plano de desempenho cumpre os critérios e condições estabelecidos no artigo 13.º, n.ºs 3 e 3-A, em conjugação com o n.º 2 do presente artigo, procederá à sua aprovação, através do procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

No entanto, se a Comissão considerar que o projeto de plano de desempenho não é coerente com esses critérios e condições, a Comissão adota uma decisão que estabelece as medidas corretivas que o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) tomar, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

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

Se considerar que essas medidas são suficientes para assegurar o cumprimento da sua decisão, a Comissão notifica desse facto o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa e aprova o projeto de plano de desempenho pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

Se considerar que essas medidas não são suficientes para garantir o cumprimento da decisão, a Comissão notifica o Estado-Membro em causa e toma, se for caso disso, medidas para corrigir o incumprimento, nomeadamente através da medida prevista no artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

6. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela Comissão nos termos do presente artigo devem ser adotados pelos Estados-Membros em causa como planos definitivos e disponibilizados ao público, sem prejuízo da confidencialidade das informações sensíveis.

Artigo 13.º-B

Monitorização do desempenho

1. A autoridade supervisora nacional, em cooperação com a autoridade nacional competente caso seja uma entidade diferente, avalia se os serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo sob a sua responsabilidade cumprem os objetivos de desempenho constantes dos planos de desempenho aprovados nos termos do artigo 13.º-A, se esses planos são corretamente aplicados e se devem ser aplicados os incentivos positivos ou negativos decorrentes dos regimes referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea h).

2. A autoridade supervisora nacional deve emitir relatórios periódicos sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea fornecidos pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados e deve disponibilizar ao público os resultados dessas avaliações, sem prejuízo da confidencialidade das informações sensíveis.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem fornecer as informações e os dados necessários para essa monitorização do desempenho. Tal deve incluir informações e dados relativos aos custos reais dos serviços prestados e, se for caso disso, e sem prejuízo da confidencialidade das informações sensíveis, os dados relativos aos custos reais dos serviços adquiridos junto de outros prestadores de serviços.

2-A. Se os objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho não forem atingidos ou o plano de desempenho não for corretamente executado, a autoridade supervisora nacional deve avaliar se tal se deve a considerações de segurança ou a fatores externos que escapam ao controle do prestador de serviços de tráfego aéreo. Em especial, a autoridade supervisora nacional deve avaliar o impacto de qualquer efeito prejudicial das medidas adotadas para melhorar o funcionamento global da rede no desempenho real do prestador de serviços de tráfego aéreo. Caso o desempenho insuficiente não possa ser justificado por considerações de segurança ou por fatores externos, a autoridade supervisora nacional deve exigir a aplicação de medidas corretivas pelo prestador de serviços de tráfego aéreo.

2-B. Os incentivos e desincentivos financeiros devem ter em conta a deterioração do serviço e ser proporcionais à magnitude da variação entre os desempenhos alcançados e os objetivos de desempenho estabelecidos nos planos de desempenho aprovados.

Os incentivos e desincentivos financeiros só podem ser aplicados se o desempenho excedente ou insuficiente for imputável ao prestador de serviços de tráfego aéreo em causa. Esses desincentivos não devem afetar a viabilidade financeira desse prestador de serviços de tráfego aéreo nem a segurança e a qualidade da prestação de serviços.

3. A Comissão deve realizar avaliações periódicas da realização global dos objetivos de desempenho a nível da União e apresentar os resultados ao comité referido no artigo 37.º, n.º 1.

Artigo 16.º

Plano de desempenho da rede

1. O gestor da rede elaborará, para cada período de referência, e em conformidade com o processo decisório cooperativo referido no artigo 27.º, n.º 7, um projeto de plano de desempenho da rede.

O projeto de plano de desempenho é adotado após a fixação de objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Deve incluir objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho a que se refere o artigo 10.º, n.º 2, alínea a).

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

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

- a) Tomada em conta de melhoramentos do desempenho ao longo do tempo, no período de referência abrangido pelo plano de desempenho e durante o período que inclui tanto o período de referência anterior como o período de referência abrangido pelo plano de desempenho, bem como a contribuição para os objetivos de desempenho a nível da União;
- b) Exaustividade e coerência do projeto de plano de desempenho da rede em termos de dados e materiais de apoio, incluindo os principais pressupostos aplicados e as previsões de tráfego.

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

Artigo 17.º

Revisão dos objetivos de desempenho e dos planos de desempenho durante o período de referência

1. Se, durante o período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União deixarem de ser adequados, à luz de uma alteração significativa das circunstâncias ou considerações de segurança, e se a revisão dos objetivos for necessária e proporcional, a Comissão procederá a uma revisão de um ou vários objetivos de desempenho a nível da União. O artigo 11.º é aplicável a essa decisão.

Se, após essa revisão, os objetivos de desempenho contidos nos planos de desempenho adotados nos termos do artigo 13.º-A, n.º 6, deixarem de ser coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, os Estados-Membros devem rever esses planos no que respeita aos objetivos de desempenho em causa. Aplicam-se os artigos 13.º e 13.º-A à revisão desses planos. A consulta a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, pode limitar-se, para efeitos do presente parágrafo, aos objetivos de desempenho e às partes dos projetos de planos de desempenho direta ou indiretamente afetadas pela revisão.

Na sequência da revisão referida no primeiro parágrafo, o gestor da rede elaborará um novo projeto de plano de desempenho da rede. Aplica-se o disposto no artigo 16.º à adoção desse novo plano.

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

2-A. Em caso de crise da rede que impeça a emissão de previsões fiáveis de tráfego, as disposições transitórias mencionadas no n.º 2 podem incluir a suspensão do sistema de desempenho até estarem disponíveis novas previsões fiáveis. Nesse caso, a Comissão define as respetivas condições, incluindo as adaptações necessárias das taxas aplicáveis, na decisão a que se refere o n.º 1.

3. Os Estados-Membros podem proceder à revisão de um ou mais objetivos de desempenho durante um determinado período de referência, sempre que sejam atingidos limiares de alerta ou sempre que se demonstre que os dados, pressupostos e fundamentos iniciais, subjacentes à fixação dos objetivos de desempenho, já não são exatos de forma significativa e duradoura devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção do plano de desempenho.

Nesse caso, os Estados-Membros devem rever os planos de desempenho no que respeita aos objetivos em causa, em conformidade com os procedimentos previstos nos artigos 13.º e 13.º-A. A consulta a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, pode limitar-se, para efeitos do presente parágrafo, aos objetivos de desempenho e às partes dos projetos de planos de desempenho direta ou indiretamente afetadas pela revisão.

Artigo 18.º

Aplicação do sistema de desempenho

Com vista à aplicação do sistema de desempenho, a Comissão adota, por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, requisitos e procedimentos pormenorizados em relação aos artigos 10.º, n.º 3, 11.º, 13.º, 13.º-A, 13.º-B, 16.º e 17.º, em especial no que respeita à preparação, avaliação, aprovação e revisão de planos de desempenho, à definição de objetivos de desempenho, ao acompanhamento do desempenho, à metodologia de avaliação, aos regimes de incentivo, à emissão de medidas corretivas e aos calendários relativos aos diferentes procedimentos.

Artigo 19.º

Princípios aplicáveis ao regime de tarifação

1. Sem prejuízo da possibilidade de os Estados-Membros financiarem a prestação de serviços de navegação aérea abrangidos pelo presente artigo através de fundos públicos, as taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea são determinadas, impostas e aplicadas aos utilizadores do espaço aéreo nos termos do artigo 15.º da Convenção de Chicago e do presente artigo, bem como dos artigos 20.º a 22.º e dos atos de execução adotados com base no artigo 23.º. O regime de tarifação estabelecido ao abrigo do presente artigo, bem como dos artigos 20.º a 22.º, deve ser coerente com o sistema de tarifação das taxas de rota estabelecido pelo EUROCONTROL, em especial com os princípios do EUROCONTROL para o estabelecimento da base de custos das taxas de rota e do cálculo das taxas unitárias.
2. Essas taxas devem basear-se nos custos suportados pelos prestadores de serviços de navegação aérea no que respeita aos serviços prestados e às funções executadas que tenham sido disponibilizados aos utilizadores do espaço aéreo, ou em seu benefício, durante os períodos de referência fixos definidos no artigo 10.º, n.º 2. Esses custos podem incluir uma rendibilidade razoável dos ativos.
3. As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança e uma boa relação custo-eficiência, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.

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

6. Os dados financeiros relativos aos custos reais e determinados dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser comunicados às autoridades supervisoras nacionais.

Artigo 20.º

Bases de custos das taxas

1. As bases de custos das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea consistem nos custos determinados, tal como estabelecidos nos planos de desempenho adotados em conformidade com o artigo 13.º-A, n.º 6, relacionados com a prestação desses serviços na zona de tarifação de rota e na zona de tarifação de terminal em causa.

2. Os custos a que se refere o n.º 1 devem incluir os custos das estruturas e dos serviços relevantes, os custos de capital e da depreciação de ativos, bem como os custos de manutenção, exploração, gestão e administração e outros custos com pessoal.

3. Os custos determinados referidos no n.º 1 devem incluir os seguintes custos:

b) Os custos relacionados com a supervisão dos serviços de navegação aérea suportados pelas autoridades supervisoras nacionais, pelas autoridades nacionais competentes e por outras autoridades nacionais, se o Estado-Membro assim o decidir;

c) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de navegação aérea no que diz respeito à prestação de serviços de navegação aérea, caso os Estados-Membros assim o decidam;

d) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de navegação aérea em relação às funções de rede, em especial no que diz respeito à cooperação com o gestor da rede e a outras funções, descritas no artigo 2.º, ponto 9;

e) Custos decorrentes da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea "EUROCONTROL" de 13 de dezembro de 1960, com a última redação que lhe foi dada, se o Estado-Membro assim o decidir.

4. Os custos determinados não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 42.º.

5. Os custos decorrentes tanto dos serviços de navegação aérea de rota como dos serviços de navegação aérea de terminal são imputados em conformidade com os critérios estabelecidos pela autoridade supervisora nacional nos termos do artigo 13.º, n.º 1-A. Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea de rota e serviços de navegação aérea de terminal. São autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea distintos numa das duas categorias, desde que justificadas por razões objetivas e identificadas de forma transparente, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 3.

6. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem fornecer informações pormenorizadas sobre a sua base de custos à autoridade supervisora nacional e à Comissão. Para o efeito, os custos devem ser discriminados distinguindo os custos de pessoal, os custos operacionais com exceção dos custos de pessoal, os custos de depreciação, os custos de capital, os custos referidos no artigo 20.º, n.º 3, e os custos excepcionais.

Artigo 21.º

Zona tarifária e taxas unitárias

1. As taxas unitárias devem ser estipuladas por ano civil e para cada zona de tarifação, com base nos custos determinados e nas previsões de tráfego estabelecidos nos planos de desempenho, bem como nos ajustamentos aplicáveis decorrentes de anos anteriores e noutras receitas.

1-A. Sem prejuízo do artigo 20.º, n.º 5, primeiro parágrafo, os Estados-Membros definem, antes do início de um período de referência, as zonas de tarifação para os serviços de navegação aérea e identificam os prestadores de serviços de tráfego aéreo abrangidos pelo âmbito de cada zona de tarifação. A Comissão define, por meio de um ato de execução adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, as condições em que os Estados-Membros podem alterar ou criar uma nova zona de tarifação de terminal durante um período de referência.

2. Os Estados-Membros devem fixar as taxas unitárias, que devem ser sujeitas a verificação pela Comissão, para verificar se cumprem o disposto no artigo 19.º, no artigo 20.º e no presente artigo. Se a Comissão concluir que uma taxa unitária não cumpre esses requisitos, a taxa unitária será revista em conformidade, pelo Estado-Membro em causa e alterada, se for caso disso.

Artigo 22.º

Fixação das taxas

1. São cobradas taxas aos utilizadores do espaço aéreo pela prestação de serviços de navegação aérea, em condições não discriminatórias, tendo em conta as capacidades de produção relativas dos diferentes tipos de aeronaves em causa. Aquando da imposição de taxas a diferentes utilizadores do espaço aéreo pela utilização do mesmo serviço, não deve ser estabelecida qualquer distinção relacionada com a nacionalidade ou a categoria do utilizador.
2. A taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de rota para um determinado voo numa determinada zona de tarifação de rota é calculada com base na taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de rota e para as unidades de serviços de rota para esse voo.
3. A taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de terminal para um determinado voo numa determinada zona de tarifação de terminal é calculada com base na taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de terminal e para as unidades de serviços de terminal para esse voo. Para efeitos do cálculo da taxa aplicável aos serviços de navegação aérea de terminal, a aproximação e a partida de um voo são contabilizadas como um voo único.
4. Pode ser autorizada a isenção das taxas de navegação aérea para determinados utilizadores ou voos do espaço aéreo, em especial aqueles que utilizam ou operem com aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, desde que o custo dessas isenções seja coberto por outros recursos e não seja repercutido noutros utilizadores do espaço aéreo.
5. As taxas podem ser moduladas a fim de incentivar os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os utilizadores do espaço aéreo a apoiar melhorias no desempenho ambiental ou a qualidade dos serviços, tais como a utilização do itinerário disponível mais eficiente em termos de consumo de combustível, o aumento da utilização de combustíveis alternativos sustentáveis, o aumento da capacidade, a redução dos atrasos e o desenvolvimento sustentável, mantendo simultaneamente um nível ótimo de segurança, em especial para a execução do Plano Diretor Europeu ATM. A modulação deve incluir vantagens ou desvantagens financeiras e ser neutra em termos de receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo.

5-A. A Comissão, em consulta com os Estados-Membros, os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os utilizadores do espaço aéreo, realiza um estudo de viabilidade sobre o impacto da modulação das taxas no tráfego aéreo e nas partes interessadas, incluindo as trajetórias de voo, a capacidade, a composição da frota e os custos dos utilizadores do espaço aéreo, bem como sobre os mecanismos destinados a garantir a neutralidade das receitas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Este estudo deve também abranger a contribuição dessa modulação para a realização dos objetivos do céu único europeu referidos no artigo 1.º, n.º 1, e na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, tendo em conta os aspetos de competitividade, os regimes de incentivos existentes e outras alternativas conhecidas. Com base nesse estudo, a Comissão pode adotar orientações que permitam aos Estados-Membros aplicar a modulação das taxas numa base voluntária.

Artigo 23.º

Aplicação do regime de tarifação

Para a aplicação do regime de tarifação, a Comissão adota, por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, requisitos e procedimentos pormenorizados relativos aos artigos 19.º, 20.º, 21.º e 22.º, em especial no que diz respeito às bases de custos e aos custos determinados, à fixação das taxas unitárias e aos mecanismos de partilha de riscos, bem como à modulação das taxas.

Artigo 24.º

Revisão do cumprimento do sistema de desempenho e do regime de tarifação

1. A Comissão avalia periodicamente o cumprimento dos artigos 10.º a 17.º e 19.º a 22.º e dos atos de execução referidos nos artigos 18.º e 23.º, pelos Estados-Membros, em particular, as autoridades supervisoras nacionais. A Comissão atua em consulta com o PRB, caso tenha sido designado um PRB em conformidade com o artigo 9.º-B, e com as autoridades supervisoras nacionais.
2. Sempre que a Comissão tiver indícios de incumprimento das disposições referidas no n.º 1, pode dar início a um inquérito. Deve concluir o inquérito no prazo de quatro meses, após ter ouvido o Estado-Membro e a autoridade supervisora nacional em causa.

3. Sem prejuízo do artigo 41.º, n.º 1, a Comissão partilha os resultados do inquérito com o Estado-Membro e, se apropriado, com o prestador de serviços de tráfego aéreo em causa e pode emitir um parecer sobre se os artigos 10.º a 17.º e 19.º a 22.º e os atos de execução referidos nos artigos 18.º e 23.º foram cumpridos por esse Estado-Membro. Deve notificar esse parecer ao Estado-Membro em causa.

Artigo 25.º

Transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea, independentemente do seu regime de propriedade ou estrutura jurídica, devem, anualmente, elaborar e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do prestador de serviços de navegação aérea, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o prestador deve cumpri-las tanto quanto for possível. Os prestadores de serviços de navegação aérea publicam um relatório anual e procedem regularmente a uma auditoria independente das contas referidas no presente número.

2. As autoridades supervisoras nacionais têm o direito de aceder às contas dos prestadores de serviços de navegação aérea sob a sua supervisão. Os Estados-Membros podem decidir conceder o acesso a essas contas a autoridades supervisoras nacionais de outros Estados-Membros.

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

a) Prestem serviços de navegação aérea adjudicados em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, e serviços de navegação aérea não abrangidos por essa disposição;

b) Prestem serviços de navegação aérea e realizem outras atividades, independentemente da sua natureza, incluindo CIS;

c) Prestem serviços de navegação aérea na União e em países terceiros.

Os custos determinados e os custos reais provenientes dos serviços de navegação aérea devem ser repartidos em categorias de custos em conformidade com o artigo 20.º, n.º 6, e tornados públicos, sob reserva da proteção de informações confidenciais.

4. Os dados financeiros sobre os custos comunicados nos termos do artigo 19.º, n.º 6, bem como outras informações relevantes para o cálculo das taxas unitárias, devem ser auditados ou verificados pela autoridade supervisora nacional ou por uma entidade independente do prestador de serviços de navegação aérea em causa e aprovados pela autoridade supervisora nacional. Sem prejuízo da confidencialidade das informações sensíveis as conclusões da auditoria devem ser disponibilizadas ao público.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DA REDE

Artigo 26.º

Funções da rede

1. As funções da rede de gestão do tráfego aéreo devem contribuir para uma utilização sustentável e eficiente do espaço aéreo e de recursos escassos. Devem também assegurar que os utilizadores do espaço aéreo possam operar trajetórias e perfis otimizados em termos ambientais, assegurando simultaneamente o acesso equitativo e razoável ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea e minimizando o congestionamento. Estas funções da rede, enumeradas no n.º 2, destinam-se a apoiar o acesso sem descontinuidades aos serviços de navegação aérea por parte dos utilizadores do espaço aéreo, bem como a realização dos objetivos de desempenho e devem basear-se em requisitos operacionais. Não prejudicam a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo nem as suas responsabilidades em matéria de ordem pública, segurança pública e defesa.

1-A. Sem prejuízo, nomeadamente, dos artigos 44.º e 46.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base nesse regulamento, os Estados-Membros mantêm a competência plena e exclusiva para a conceção e gestão das estruturas do seu espaço aéreo e da sua rede de rotas. A este respeito, os Estados-Membros devem ter em conta os aspetos ambientais, as exigências do tráfego aéreo, a sazonalidade e a complexidade do tráfego aéreo, bem como os planos de desempenho. Antes de decidirem sobre esses aspetos, devem consultar os utilizadores do espaço aéreo em causa, ou grupos que os representem, e as autoridades militares, se for caso disso.

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

a) A conceção de uma estrutura de espaço aéreo que ofereça o nível exigido de segurança, capacidade, flexibilidade, capacidade de resposta, desempenho ambiental e prestação sem descontinuidades de serviços de navegação aérea expeditos, tendo devidamente em conta as necessidades de segurança e defesa;

b) ATFM;

- c) A coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente radiofrequências, bem como a coordenação de códigos dos transponders de radar;
- d) O fornecimento de controlo do tráfego aéreo na rede, como estabelecido no NOP;
- e) A gestão de crises na rede;
- f) Atribuição de atrasos ATFM;
- g) Atividades de planeamento e execução da implantação de infraestruturas na rede europeia de gestão do tráfego aéreo, em conformidade com o Plano Diretor ATM Europeu.

3. Os Estados-Membros e todas as partes interessadas operacionais devem executar funções de rede com o apoio do gestor da rede, que executa as tarefas especificadas no artigo 27.º, n.º 4.

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

Artigo 27.º

O gestor da rede

1. A fim de alcançar os objetivos referidos no artigo 26.º, n.º 1, a Comissão, apoiada pela Agência, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, assegura que o gestor da rede contribui para a execução das funções de rede previstas no artigo 26.º, n.º 2, em conformidade com o presente artigo. A Comissão supervisiona a correta execução das suas tarefas pelo gestor da rede.

2. A Comissão deve, designar o EUROCONTROL ou outro organismo imparcial e competente para executar as tarefas do gestor da rede. Para o efeito, a Comissão adotará um ato de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3. A decisão de nomeação inclui os termos e condições da nomeação, incluindo o financiamento do gestor da rede, e expõe detalhadamente as tarefas específicas do gestor da rede em conformidade com o presente artigo e com os seus artigos 16.º e 26.º, bem como com os atos de execução pertinentes adotados com base nos artigos 18.º e 27.º, n.º 8. A lista de tarefas do gestor da rede deve ser acompanhada de uma especificação clara dos serviços e do desempenho exigidos, em função dos quais o desempenho do gestor da rede deve ser aferido, e, se for caso disso, acompanhada de acordos adequados a celebrar entre a Comissão e o gestor da rede, tais como acordos de nível de serviço.

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

4. O gestor da rede executa as seguintes tarefas de apoio às funções de rede a que se refere o artigo 26.º, n.º 2:

a) Apoio ao desenvolvimento de uma estrutura de espaço aéreo que ofereça o nível necessário de segurança, capacidade, flexibilidade, capacidade de resposta, desempenho ambiental e prestação sem discontinuidades de serviços de navegação aérea expeditos, tendo devidamente em conta as necessidades de segurança e defesa;

b) Coordenação da ATFM;

c) A coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente radiofrequências, bem como a coordenação de códigos dos transponders de radar;

d) Facilitação da delegação da prestação de serviços de tráfego aéreo, quando aprovado pelo Estado-Membro em causa, tendo em conta os acordos necessários para a coordenação do tráfego aéreo geral e operacional e a necessidade de manter uma coordenação adequada nas estruturas de espaço aéreo pertinentes;

- d-A) Preparação do plano estratégico da rede e estabelecimento do NOP;
- e) Coordenação e apoio da disponibilização de capacidade de controlo do tráfego aéreo na rede, em conformidade com os compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais, tal como estabelecido no NOP;
- f) Coordenação e apoio na gestão de crises na rede;
- g) Apoio à atribuição de atrasos ATFM incluindo o processo de ajustamento pós-operações envolvendo os prestadores de serviços de navegação aérea, aeroportos e autoridades nacionais, a fim de resolver questões relacionadas com a medição, classificação e atribuição de atrasos ATFM;
- h) Coordenação e apoio das atividades de planeamento e execução da implantação de infraestruturas na rede europeia de ATM, em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, através da participação ativa das partes interessadas operacionais na gestão e na governação e tendo em conta as necessidades militares e operacionais e os procedimentos operacionais associados, se for caso disso;
- i) Monitorização do funcionamento da infraestrutura da rede ATM europeia.

4-A. O gestor da rede deve propor medidas de apoio sobre questões operacionais destinadas a assegurar um planeamento e uma exploração seguros e eficientes da rede, em condições normais e de crises de rede, e medidas destinadas a melhorar continuamente as operações de rede no céu único europeu e o desempenho global da rede, em especial no que diz respeito à aplicação do sistema de desempenho. As medidas tomadas pelo gestor da rede devem integrar plenamente os aeroportos na rede.

5. O gestor da rede propõe medidas caso os objetivos de desempenho referidos no artigo 10.º não se reflitam adequadamente na capacidade a prestar por cada prestador de serviços de tráfego aéreo e tenham sido acordados entre o gestor da rede e os referidos prestadores de serviços de tráfego aéreo no NOP.

6. O gestor da rede presta, em coordenação com as partes relevantes, aconselhamento à Comissão sobre a implantação da infraestrutura da rede ATM em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, nomeadamente para identificar os investimentos necessários para a rede.

7. Todas as medidas tomadas pelo gestor da rede na execução das suas tarefas são tomadas através de um processo decisório cooperativo. As partes no processo decisório cooperativo devem atuar, na medida do possível, no sentido de melhorar o funcionamento e o desempenho da rede, em especial no que respeita à consecução dos objetivos a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente, tendo em conta os interesses essenciais em matéria de segurança e as circunstâncias regionais e locais.

7-A. O processo decisório cooperativo a que se refere o n.º 7 deve basear-se:

- a) Na consulta adequada e regular das partes interessadas operacionais, dos coordenadores das faixas horárias nos aeroportos, dos Estados-Membros e, se for caso disso, da Agência e da Comissão;
- b) Nas modalidades de trabalho pormenorizadas estabelecidas pelo gestor da rede juntamente com, em especial, as partes interessadas operacionais e os Estados-Membros, bem como os processos de funcionamento estabelecidos pelo gestor da rede para abordar os aspetos operacionais e de planeamento relacionados com a execução das funções da rede;

A consulta referida na alínea a) e as modalidades de trabalho pormenorizadas referidas na alínea b) devem ter em conta as características e os requisitos específicos de cada função de rede.

O processo decisório cooperativo deve ter por objetivo um consenso. No que diz respeito à soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo, é necessário o consentimento do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa.

Quando uma ou várias partes interessadas operacionais contestarem medidas relacionadas com a execução das tarefas do gestor da rede, a questão deve ser remetida para resolução ao conselho de administração da rede.

7-B. É criado um conselho de administração da rede por meio dos atos de execução a que se refere o n.º 8, a fim de assegurar uma governação adequada da execução das funções da rede.

O conselho de administração da rede é responsável pela aprovação ou apoio das medidas tomadas ou propostas pelo gestor da rede nas condições estabelecidas no ato de execução referido no n.º 8, pela aprovação das especificações para a consulta e as modalidades de trabalho pormenorizadas referidas no n.º 7-A, alíneas a) e b), pela aprovação do NOP e pela aprovação do PEN antes da sua aprovação pela Comissão em conjunto com os Estados-Membros, pelo acompanhamento da execução das funções da rede e pela formulação de pareceres ou de recomendações sobre questões específicas.

O conselho de administração da rede é composto por representantes das partes interessadas operacionais, coordenadores das faixas horárias, representantes da Comissão, representantes do gestor da rede e representantes do Eurocontrol.

7-C. Os Estados-Membros devem ser plenamente envolvidos nas decisões de importância estratégica.

8. Por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, a Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas para a execução do artigo 26.º e do presente artigo, em especial para a execução das funções de rede, inclusive no que diz respeito à gestão de crises; à nomeação do gestor da rede, aos termos e condições dessa nomeação e às funções pormenorizadas do gestor da rede relacionadas com as funções de rede; à composição, funcionamento, tomada de decisões e incumbências pormenorizadas do conselho de administração da rede, inclusive no contexto da gestão de crises; ao processo decisório cooperativo; aos critérios e fatores que o gestor da rede e o conselho de administração da rede devem seguir no exercício das funções que lhes foram conferidas; e aos mecanismos de governação da rede.

Artigo 28.º

Transparência das contas do gestor da rede

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

Artigo 30.º

Relações com as autoridades militares

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

CAPÍTULO V

ESPAÇO AÉREO, INTEROPERABILIDADE E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Artigo 32.º

Informação aeronáutica eletrónica

Sem prejuízo da publicação de informação aeronáutica pelos Estados-Membros e em consonância com esta, o gestor da rede, em cooperação com o EUROCONTROL, deve estabelecer uma infraestrutura de informação aeronáutica a nível da União para garantir a disponibilização de informação aeronáutica eletrónica de alta qualidade, apresentada de forma acessível, satisfazendo os requisitos de todos os utilizadores interessados em termos de qualidade e tempestividade. A informação aeronáutica assim disponibilizada deve corresponder apenas à informação que cumpre os requisitos essenciais estabelecidos no ponto 2.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 32.º-A

Regras do ar e classificação do espaço aéreo

A Comissão deve, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3:

- a) aprovar as disposições adequadas sobre regras do ar com base nas normas e práticas recomendadas da OACI;
- b) adotar disposições adequadas para assegurar a aplicação uniforme da classificação do espaço aéreo da OACI, com a devida adaptação, com vista a assegurar a prestação sem descontinuidades de serviços de tráfego aéreo seguros e eficientes no céu único europeu.

Artigo 33.º

Utilização flexível do espaço aéreo

1. Tendo em conta as características e a natureza da atividade militar em cada Estado-Membro, bem como a organização dos aspetos militares sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros asseguram a aplicação no interior do céu único europeu do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes.
2. Os Estados-Membros apresentam todos os anos à Comissão um relatório sobre a aplicação, no contexto da política comum dos transportes, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo em relação ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.
3. Sempre que, e em especial à luz dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, forem necessárias condições uniformes para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo no interior do céu único europeu, a Comissão, respeitando os limites da política comum de transportes e sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo, adota atos de execução de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.
4. Nos casos em que a aplicação do presente artigo crie dificuldades operacionais significativas, os Estados-Membros podem, a título temporário, suspender essa aplicação, na condição de informarem imediatamente do facto a Comissão e os demais Estados-Membros. Na sequência da introdução de uma suspensão temporária, podem ser introduzidos ajustamentos às regras aprovadas ao abrigo do n.º 3 para o espaço aéreo da responsabilidade do(s) Estado(s)-Membro(s) em questão.

Artigo 34.º

Coordenação do SESAR

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

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

A Comissão deve criar mecanismos de controlo da eficácia da coordenação do SESAR.

Artigo 35.º

Projetos comuns

1. A Comissão pode criar projetos comuns, com base nas necessidades de sincronização entre as partes interessadas, para a execução das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que tenham atingido a maturidade suficiente, a fim de permitir capacidades interoperáveis em todos os Estados-Membros com vista a melhorar o desempenho do céu único europeu.
2. A Comissão pode igualmente estabelecer mecanismos de governação para projetos comuns e para a respetiva execução. Todos os intervenientes civis e militares relevantes devem ser envolvidos nestes mecanismos na medida do possível e, sempre que possível e adequado, desempenhar um papel de liderança.
3. Os projetos comuns podem ser elegíveis para financiamento da União no âmbito do quadro financeiro plurianual. Para esse efeito, e sem prejuízo da competência dos Estados-Membros para decidir sobre a utilização dos seus recursos financeiros, a Comissão procede a uma análise de custos-benefícios independente e à consulta dos Estados-Membros e dos interessados, nos termos do artigo 38.º, a fim de examinar a definição de prioridades e todos os meios adequados para financiar a implantação dos projetos.
4. A Comissão estabelece os projetos comuns e os mecanismos de governação referidos nos n.ºs 1 e 2 através de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 37.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único, doravante designado "comité", composto por dois representantes de cada Estado-Membro e presidido pela Comissão. O comité assegura que sejam adequadamente tidos em consideração os interesses de todas as categorias de utilizadores. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
4. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 38.º

Consulta das partes interessadas

1. Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais, o órgão de análise do desempenho, caso tenha sido designado em conformidade com o artigo 9.º-B, e o gestor da rede estabelecem mecanismos de consulta para a consulta adequada das partes interessadas, tendo em vista o exercício das suas funções no âmbito da aplicação do presente regulamento.

2. A Comissão estabelece um procedimento a nível da União para consultar as partes interessadas relevantes sobre as questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento. O Comité de Diálogo Setorial específico criado pela Decisão 98/500/CE da Comissão participa na consulta. Para efeitos do n.º 3, alínea e), caso seja necessário efetuar uma consulta relacionada com aspetos militares, a Comissão consulta, além dos Estados-Membros, a Agência Europeia de Defesa e as autoridades militares nacionais.

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

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

Artigo 38.º-A

Relações com as partes interessadas

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo estabelecem mecanismos de consulta para consultar os utilizadores do espaço aéreo, os operadores de aeródromo e as autoridades militares pertinentes sobre todas as questões importantes relacionadas com os serviços prestados, incluindo alterações relevantes às configurações do espaço aéreo, ou investimentos estratégicos com um impacto relevante na gestão do tráfego aéreo e na prestação de serviços de navegação aérea e/ou nas taxas correlatas aplicáveis.

Artigo 39.º

Relações com países terceiros

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

O presente artigo não prejudica a decisão dos Estados-Membros sobre se o céu único europeu deve ser alargado aos seus países e territórios ultramarinos ou territórios autónomos situados noutras regiões da OACI.

Artigo 40.º

Apoio de outros organismos

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

Artigo 41.º

Confidencialidade

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem as autoridades nacionais competentes, nem a Comissão, nem o órgão de análise do desempenho, nem o gestor da rede podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente informações sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos e receitas.

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais e pela Comissão quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, dos aeroportos ou de outros interessados na proteção da sua informação sensível do ponto de vista comercial.

3. A informação e os dados facultados com base nos artigos 13.º, n.º 3-B, 13.º-A, n.º 6, 13.º-B, n.º 2, 25.º, n.ºs 3 e 4, ou comunicados nos termos do artigo 19.º, n.º 6, nomeadamente no que se refere aos custos determinados e aos custos reais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser divulgados ao público, sob reserva da proteção dos interesses comerciais de uma pessoa singular ou coletiva, incluindo a propriedade intelectual, a menos que exista um interesse público superior.

Artigo 42.º

Sanções

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

Artigo 43.º

Avaliação

1. A Comissão procede a uma avaliação dos impactos legais, sociais, económicos e ambientais do presente regulamento e do seu valor acrescentado, a nível nacional e europeu, entre cinco e oito anos após a sua entrada em vigor. Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros, incluindo às autoridades militares, informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento.
2. A Comissão envia esse relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Os resultados da avaliação devem ser tornados públicos.

Artigo 44.º

Salvaguardas

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

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

Artigo 45.º

Revogação

Os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 são revogados.

As referências aos regulamentos revogados devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo III.

Artigo 46.º

Entrada em vigor e aplicação

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

2. Os artigos 3.º, n.º 3, e 25.º, n.º 3, são aplicáveis a partir de *[Serviço das Publicações: inserir a data – 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]*.

Os artigos 10.º e 24.º são aplicáveis a partir de um ano após a sua adoção. Não obstante, o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e o artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, bem como os atos de execução adotados com base neste, continuam a ser aplicáveis para efeitos da execução dos regimes de desempenho e de tarifação relativos ao terceiro período de referência. A Decisão de Execução (UE) 2019/709 da Comissão, adotada em 6 de maio de 2019, continua a ser aplicável até ao final do quarto período de referência.

O artigo 27.º, n.º 4, e o artigo 32.º são aplicáveis ao gestor da rede a partir do dia em que uma decisão de nomeação, adotada nos termos do artigo 27.º, n.º 2, se tornar aplicável.

O artigo 42.º é aplicável a partir de ... *[Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento]*. As medidas adotadas pelos Estados-Membros nos termos desse artigo são aplicáveis a partir de:

– *[Serviço das Publicações: inserir a data – 72 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]* no que diz respeito às infrações ao artigo 3.º, n.º 3, e ao artigo 25.º, n.º 3;

– um ano após a adoção do presente regulamento no que respeita às infrações aos artigos 10.º a 24.º.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

ANEXO II

Regulamentos revogados com as respetivas alterações

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

ANEXO III

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3			Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3
Artigo 1.º, n.º 4			-
-			Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 2.º, ponto 1, alíneas a) e b)			Artigo 2.º, ponto 5, alíneas a) e b)
Artigo 2.º, ponto 2			Artigo 2.º, ponto 1
Artigo 2.º, ponto 3			Artigo 2.º, ponto 2
-			Artigo 2.º, ponto 2-A
Artigo 2.º, ponto 4			Artigo 2.º, ponto 4
-			Artigo 2.º, ponto 6
Artigo 2.º, ponto 5			Artigo 2.º, ponto 3
Artigo 2.º, ponto 6			Artigo 2.º, ponto 11
Artigo 2.º, ponto 7			Artigo 2.º, ponto 12
-			Artigo 2.º, ponto 13
Artigo 2.º, ponto 8			Artigo 2.º, ponto 14
Artigo 2.º, ponto 9			Artigo 2.º, ponto 8
Artigo 2.º, ponto 10			Artigo 2.º, ponto 9
Artigo 2.º, ponto 11			Artigo 2.º, ponto 10

Artigo 2.º, ponto 12			Artigo 2.º, ponto 17
-			Artigo 2.º, pontos 18 a 20
Artigo 2.º, ponto 13			Artigo 2.º, ponto 16
Artigo 2.º, ponto 13-A			Artigo 2.º, ponto 33
Artigo 2.º, ponto 14			-
-			Artigo 2.º, ponto 21
-			Artigo 2.º, ponto 22
Artigo 2.º, ponto 16			Artigo 2.º, ponto 23
Artigo 2.º, ponto 17			Artigo 2.º, ponto 32
Artigo 2.º, ponto 18			-
Artigo 2.º, ponto 19			Artigo 2.º, ponto 24
-			Artigo 2.º, pontos 25 e 26
Artigo 2.º, ponto 20			Artigo 2.º, ponto 31
Artigo 2.º, ponto 22			Artigo 2.º, ponto 34
Artigo 2.º, ponto 23			-
Artigo 2.º, ponto 23-A			Artigo 2.º, ponto 35
-			Artigo 2.º, pontos 35-B e 35-C
Artigo 2.º, ponto 23-B			Artigo 2.º, ponto 15
Artigo 2.º, pontos 24 e 25			-
Artigo 2.º, ponto 26			Artigo 2.º, ponto 36

Artigo 2.º, ponto 27			-
Artigo 2.º, ponto 28			Artigo 2.º, ponto 37
Artigo 2.º, ponto 29			Artigo 2.º, ponto 38
-			Artigo 2.º, pontos 39 e 40
Artigo 2.º, ponto 30			Artigo 2.º, ponto 41
-			Artigo 2.º, pontos 42 e 43
-			Artigo 2.º, pontos 43-A a 43-C
Artigo 2.º, ponto 31			Artigo 2.º, ponto 44
-			Artigo 2.º, ponto 44-A
-			Artigo 2.º, ponto 45
Artigo 2.º, ponto 32			-
Artigo 2.º, ponto 33			Artigo 2.º, ponto 46
Artigo 2.º, ponto 34			Artigo 2.º, ponto 47
-			Artigo 2.º, pontos 48 a 52
Artigo 2.º, pontos 35 e 36			-
Artigo 2.º, ponto 38			Artigo 2.º, ponto 53
Artigo 2.º, ponto 39			Artigo 2.º, ponto 54
-			Artigo 2.º, ponto 56

Artigo 2.º, ponto 40			Artigo 2.º, ponto 57
Artigo 2.º, ponto 41			Artigo 2.º, ponto 27
-			Artigo 2.º, pontos 28 a 30
			Artigo 2.º-A
Artigo 3.º			-
Artigo 4.º, n.º 1			Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 2			Artigo 3.º, n.º 3
-			Artigo 3.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 3			Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 4			
-			
Artigo 4.º, n.º 5			Artigo 3.º, n.º 9
-			Artigos 4.º a 9.º
Artigo 5.º, n.º 1			Artigo 37.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 2			
Artigo 5.º, n.º 3			Artigo 37.º, n.º 3
-			Artigo 37.º, n.º 4
Artigo 5.º, n.ºs 4 e 5 e artigo 6.º			-
Artigo 7.º			Artigo 39.º
Artigo 8.º, n.º 1			Artigo 40.º

Artigo 8.º, n.º 2			-
-			Artigo 41.º
Artigo 9.º			Artigo 42.º
Artigo 10.º, n.º 1			Artigo 38.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 2			Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 3			Artigo 38.º, n.º 3
-			Artigo 38.º-A
Artigo 11.º, n.º 1, primeiro período, e artigo 11.º, n.º 3, alínea d), primeiro e terceiro períodos			Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 11.º, n.º 1, alíneas a) a c)			Artigo 10.º, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 2			-
Artigo 11.º, n.º 3, alínea a)			Artigo 11.º
Artigo 11.º, n.º 3, alíneas b) e c)			Artigo 13.º, n.ºs 1, 3, 3-A e 3-B
-			13.º, n.ºs 1-A, 1-B
11.º, n.º 3-B			13.º, n.º 2
Artigo 11, n.º 3, alínea c), primeiro parágrafo			13.º, n.º 5

Artigo 11.º, n.º 3, alínea c), primeiro parágrafo			Artigo 13.º-A, n.º 1
-			13.º-A, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 3, alínea a)			13.º-A, n.º 3
Artigo 11.º, n.º 3, alínea c), pontos 2-4			Artigo 13.º-A, n.ºs 4 e 5
-			13.º-A, n.º 6
Artigo 11.º, n.º 3, alínea d), segundo período			Artigo 13.º-B, n.º 2
-			Artigo 13.º-B, n.ºs 1 e 2-A
Artigo 11.º, n.º 3, alínea e)			Artigos 13.º-B, n.º 3
-			Artigos 16.º e 17.º
Artigo 11.º, n.º 4, alínea a)			Artigo 10.º, n.º 3, alínea a)
-			Artigo 10.º, n.º 3, alíneas b) a d)
Artigo 11.º, n.º 4, alíneas b) e c)			-
Artigo 11.º, n.º 4, alínea d)			Artigo 10.º, n.º 3, alínea e)
Artigo 11.º, n.º 4, alínea e)			Artigo 10.º, n.º 3, alínea f)
-			Artigo 10.º, n.º 3, alíneas g) a k)

Artigo 11, n.º 4, segundo parágrafo			Artigo 18.º
Artigo 11.º, n.º 5			-
Artigo 11.º, n.º 6			Artigo 18.º
-			Artigos 19.º a 35.º
Artigo 12.º, n.ºs 1 e 2, até "no artigo 3.º,"			Artigo 43.º, n.º 1
Artigo 12.º, n.º 2, parte do primeiro período que começa com "e apresenta um primeiro relatório ao Parlamento Europeu"			Artigo 43.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.ºs 3 e 4			-
Artigo 13.º			Artigo 44.º
-			Artigo 45.º
Artigo 13.º-A			-
Artigo 14.º			Artigo 46.º
	Artigo 1.º		Artigo 1.º, n.º 1
	-		Artigo 1.º, n.ºs 2 a 4
	-		Artigos 2.º e 3.º
	Artigo 2.º, n.º 1		Artigo 4.º, n.º 1
	-		

	Artigo 2.º, n.º 2		Artigo 4.º, n.º 3
	-		Artigo 5.º, n.º 1
	Artigo 2.º, n.º 3		Artigo 5.º, n.º 3
	Artigo 2.º, n.º 4		Artigo 5.º, n.º 2
	Artigo 2.º, n.º 5		Artigo 5.º, n.º 4
	Artigo 2.º, n.º 6		Artigo 5.º, n.º 5
	-		Artigo 5.º, n.º 5-A
	Artigos 3.º a 6.º		-
	Artigo 7.º		Artigo 7.º, n.º 1-A, alínea a)
	Artigo 7.º, n.º 2		Artigo 7.º, n.º 1-A, alínea c)
	Artigo 7.º, n.º 3, primeiro período		-
	Artigo 7.º, n.º 3, segundo e terceiro períodos		-
	Artigo 7.º, n.º 4		
			Artigo 6.º, n.ºs 2-A e 3
	Artigo 7.º, n.ºs 5 e 6		-
	Artigo 7.º, n.º 7		Artigo 6.º, n.º 1, segundo parágrafo, e artigo 6.º, n.ºs 4 e 5
	Artigo 7.º, n.ºs 8 e 9		-
	-		Artigo 6.º, n.º 6

	Artigo 8.º, n.º 1		Artigo 7.º, n.º 1
	-		Artigo 7.º, n.º 1, alínea b), e segundo parágrafo, alíneas c) e d)
	Artigo 8.º, n.º 2		Artigo 7.º, n.º 2
			Artigo 7.º, n.º 2, último período
	Artigo 8.º, n.º 3		Artigo 7.º, n.º 3
	Artigo 8.º, n.ºs 4 e 5		-
	Artigo 8.º, n.º 6		Artigo 7.º, n.º 4
	Artigo 9.º		Artigo 7.º-A
	Artigo 9.º-A		Artigo 2.º-A
	Artigo 9.º-B		-
	Artigo 10.º		Artigo 7.º-B
	-		Artigos 9.º-B a 18.º
	Artigo 11.º		Artigo 30.º
	Artigo 12.º, n.º 1		Artigo 25.º, n.º 1
	Artigo 12.º, n.º 2		Artigo 25.º, n.º 1
	Artigo 12.º, n.º 3		Artigo 25.º, n.º 3
	-		Artigo 25.º, n.º 4
	Artigo 12.º, n.º 4		Artigo 25.º, n.º 2
	-		Artigos 26.º a 28.º

	Artigo 12.º, n.º 5		-
	Artigo 13.º, n.º 1		Artigo 9.º-A, n.º 1
	-		
	Artigo 13.º, n.º 2		Artigo 9.º-A, n.º 3
	Artigo 13.º, n.º 3		Artigo 9.º-A, n.º 4
	-		Artigos 32.º-A a 34.º
	Artigo 14.º		Artigo 19.º, n.º 1
	Artigo 15.º, n.º 1		Artigo 19.º, n.º 2
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea f)		Artigo 19.º, n.º 3
	-		Artigo 19.º, n.º 5
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea a)		Artigo 20.º, n.ºs 1 e 2
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), primeiro período		Artigo 20.º, n.º 2
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), segundo período		Artigo 20.º, n.º 3
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea b), terceiro período		Artigo 20.º, n.º 4
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea c)		-
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea d)		Artigo 20.º, n.º 6

	Artigo 15.º, n.º 2, alínea e)		Artigo 20.º, n.º 5
	Artigo 15.º, n.º 2, alínea f)		Artigos 19.º, n.º 6, e 23.º
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea a)		Artigo 22.º, n.º 1
	-		Artigo 22.º, n.ºs 2, 3 e 5-A
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea b)		Artigo 22.º, n.º 4
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea c)		Artigo 21.º, n.º 1
	-		Artigo 21.º, n.ºs 1-A e 2
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea d);		Artigo 19.º, n.º 2
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea e)		Artigos 20.º, n.º 2 e 22.º, n.º 1
	Artigo 15.º, n.º 3, alínea f)		Artigo 22.º, n.º 5
	Artigo 15.º, n.º 4		Artigo 23.º
	Artigo 15.º-A, n.º 1 e n.º 3, primeiro período		Artigo 35.º, n.ºs 1 e 4
	Artigo 15.º-A, n.º 2		Artigo 35.º, n.ºs 2 e 4
	Artigo 15.º-A, n.º 3, segundo a quarto períodos		Artigo 35.º, n.º 3
	-		Artigos 37.º a 40.º
	Artigo 15.º-A, n.º 3, quinto período		-

	Artigo 16.º, n.º 1		Artigo 24.º, n.º 1
	Artigo 16.º, n.º 2		Artigo 24.º, n.ºs 2 e 3
	Artigo 16.º, n.º 3		Artigo 24.º, n.º 3
	Artigo 17.º		-
	Artigo 18.º, n.º 1		Artigo 41.º, n.º 1
	Artigo 18.º, n.º 2		Artigo 41.º, n.º 2
	Artigo 18.º, n.º 3		Artigo 41.º, n.º 3
	-		Artigos 42.º a 45.º
	Artigo 19.º		Artigo 46.º
	Anexo I		-
	Anexo II		-
		Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 1
		-	Artigo 1.º, n.ºs 2 e 3
		Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 4
		-	Artigo 1.º, n.ºs 5 e 6 e artigos 2.º a 25.º
		Artigos 1.º, n.º 4, e 3.º	-
		Artigo 3.º-A	Artigo 32.º
		Artigos 4.º e 5.º	-
		Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 26.º, n.º 1
			Artigo 26.º, n.º 1-A

		Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 26.º, n.º 2
		-	Artigo 26.º, n.º 3
		Artigo 6, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 26.º, n.º 4
		-	Artigo 27.º, n.º 1
		Artigo 6.º, n.º 2, terceiro parágrafo, primeiro período	Artigo 27.º, n.º 2
		Artigo 6.º, n.º 2, terceiro parágrafo, segundo e terceiro períodos	Artigo 27.º, n.º 3
		-	Artigo 27.º, n.ºs 4 a 7-C
		Artigo 6.º, n.º 3	-
		Artigo 6.º, n.º 4	Artigo 27.º, n.º 8
		Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 26.º, n.º 1-A
		Artigo 6.º, n.º 6	Artigo 26.º, n.º 2, alínea b)

		Artigo 6.º, n.ºs 7 a 9	Artigo 27.º, n.º 8
		-	Artigos 28.º e 30.º
		Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 33.º, n.º 1
		Artigo 7.º, n.º 2	Artigo 33.º, n.º 2
		Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.º 3
			Artigo 33.º, n.º 4
		-	Artigos 34.º a 45.º
		Artigos 8.º e 10.º	-
