



Bruxelas, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

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)

{SWD(2020) 187 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A iniciativa Céu Único Europeu (SES - *Single European Sky*) visa melhorar a eficiência global do espaço aéreo europeu em termos de organização e gestão, através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea (ANS – *air navigation services*). O seu lançamento envolveu dois pacotes legislativos globais – «SES I» e «SES II» – compostos por quatro regulamentos¹.

A experiência adquirida com o SES I (desde 2004) e com o SES II (desde 2009) mostrou que os seus princípios e a sua orientação geral são válidos e justificam a sua prossecução. No entanto, apesar deste corpo legislativo, os custos de gestão do tráfego aéreo (ATM) continuam a ser elevados e os atrasos, prejudiciais para o ambiente, persistem. Esta situação radica nas limitações da capacidade e na falta de eficiência da ATM, que levam ao congestionamento, mesmo em condições normais. É evidente que os objetivos fixados aquando da criação inicial do SES não foram plenamente alcançados dentro do prazo previsto.

Por conseguinte, a presente proposta alterada visa não apenas eliminar a atual falta de eficiência da ATM, prejudicial para o ambiente, como também reforçar outros aspetos relevantes neste domínio, designadamente a disponibilização de serviços de dados mais ágeis e os incentivos, que podem contribuir ativamente para introduzir melhorias e reduzir a pegada ambiental da aviação.

A proposta original de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu (reformulação) (conhecida sob a abreviatura SES2+) foi adotada pela Comissão em 11 de junho de 2013. Visava acelerar a reforma dos serviços de navegação aérea sem se afastar dos seus objetivos e dos seus princípios iniciais.

Entretanto, desde a adoção da proposta e, de um modo mais generalizado, ao longo da última década, até ao início de 2020 o setor da aviação evoluiu graças à evolução tecnológica e ao crescimento sustentável do tráfego aéreo. Registou-se uma queda acentuada do tráfego causada pela pandemia de COVID-19, que demonstrou que, estruturalmente, o Céu Único Europeu não tem resiliência, uma vez que a prestação de serviços é pouco ajustável à evolução do tráfego. O contexto político também evoluiu. Nomeadamente, o Acordo de Paris foi adotado, implicando a necessidade de a aviação contribuir para a redução das emissões de

¹ O «Regulamento-Quadro» (Regulamento (CE) n.º 549/2004), que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu; o «Regulamento Prestação de Serviços» (Regulamento (CE) n.º 550/2004), relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu; o «Regulamento Espaço Aéreo» (Regulamento (CE) n.º 551/2004), relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu; e o «Regulamento Interoperabilidade» (Regulamento (CE) n.º 552/2004), relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

O pacote constituído por estes regulamentos na sua versão inicial é conhecido por pacote «SES I». As alterações aos quatro regulamentos foram introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, conhecido por pacote «SES II».

Entretanto, sob reserva de um período transitório para determinadas disposições, o Regulamento (CE) n.º 552/2004 foi revogado através do Regulamento (UE) 2018/1139 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

CO₂ (no contexto de um aumento contínuo e célere das emissões até à data). Em dezembro de 2019, a Comissão adotou a sua comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu com o objetivo de alcançar a neutralidade carbónica e uma redução de 90 % nas emissões dos transportes até 2050. A proposta legislativa SES2+ deve ser atualizada de molde a refletir estas alterações.

É necessário prever uma revisão que garanta uma prestação mais flexível dos serviços de navegação aérea, adequada ao ambiente operacional atual e futuro, para que o setor possa realizar melhor o seu potencial económico, ao mesmo tempo que opera de forma mais sustentável. As regras propostas devem permitir uma adaptação rápida e eficiente da capacidade a aumentos ou diminuições da procura ou a necessidades geográficas variáveis. Tal contribuiria igualmente para a consecução dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e, mais concretamente, para a redução das emissões de CO₂ no setor da aviação, que se reveste de importância fundamental. A necessária redução dessas emissões implica uma panóplia de medidas diversas, muitas das quais só deverão surtir os seus efeitos a longo prazo. No entanto, a revisão atempada do Céu Único Europeu e a aplicação de novas regras subsequentes poderiam conduzir à primeira redução tangível das emissões de CO₂ desde o início de 2025.

Para além da necessidade de uma revisão global, entre as razões específicas que presidem à alteração do pacote SES2+, figuram as razões seguintes:

- O texto necessita de ser simplificado e alinhado com a legislação pertinente da União, uma vez que entrou em vigor após a estagnação das negociações sobre a proposta original SES2+ que remonta a 2013²;
- Determinadas definições e regras necessitam de ser adaptadas de molde a refletir os contributos das partes interessadas e a experiência adquirida, bem como as conclusões pertinentes de relatórios e estudos recentemente realizados³;
- Afigura-se adequado refletir as recomendações do relatório do Grupo de Sábios sobre o futuro do Céu Único Europeu⁴
- O mesmo se aplica às recomendações feitas na sequência do projeto-piloto do Parlamento Europeu sobre a futura arquitetura do espaço aéreo europeu e dos relatórios do Tribunal de Contas Europeu;
- É igualmente importante ter em conta a recente evolução tecnológica no setor da aviação e os compromissos expressos no Pacto Ecológico Europeu no sentido de descarbonizar o setor dos transportes.

Apesar de algumas alterações, a presente proposta alterada prossegue os mesmos objetivos da proposta SES2+, embora, em determinados casos, por diferentes meios. Nalguns casos, foram mantidas as soluções correspondentes às opções preferidas identificadas na avaliação de impacto de 2013. Porém, algumas soluções foram atualizadas a fim de refletir a evolução do setor. A secção 4 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a presente proposta descreve as modificações em pormenor e apresenta provas que a corroboram.

² Essencialmente, o Regulamento (UE) n.º 2018/1139 da Comissão.

³ Ver anexo III do documento de trabalho em anexo.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

Uma vez que os objetivos principais e as opções preferidas, estabelecidos na avaliação de impacto, permanecem inalterados no essencial, é pouco provável que as regras propostas impliquem um impacto económico, ambiental ou social significativamente diferente em comparação com a proposta original SES2+. Por conseguinte, não é necessário proceder a uma nova avaliação de impacto para a presente proposta alterada, para além da análise constante do documento de trabalho dos serviços da Comissão.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A Estratégia da Aviação para a Europa adotada pela Comissão em 2015⁵ implicou a rápida adoção pelos legisladores do regulamento incluído na proposta SES2+. A alteração dessa proposta está em plena consonância com a estratégia global da Comissão neste domínio de intervenção e deverá, nomeadamente, facilitar os progressos no que se refere a este processo legislativo.

A legislação relativa ao Céu Único Europeu está estreitamente ligada ao acervo legislativo da União em matéria de segurança da aviação e às tarefas confiadas à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a «Agência»)⁶. A presente proposta visa, nomeadamente, simplificar a legislação, eliminando certas sobreposições entre as regras existentes, além de alinhar a legislação relativa ao Céu Único Europeu pelo regulamento de base da AESA.

- **Coerência com as outras políticas da União**

A melhoria das regras relativas ao SES foi identificada na comunicação da Comissão relativa ao Pacto Ecológico Europeu como uma medida suscetível de contribuir para a redução das emissões de CO₂ no setor da aviação. Concretamente, essa melhoria permitiria reduzir o congestionamento e uma utilização mais frequente de rotas diretas. A proposta contém igualmente elementos importantes destinados a reforçar a digitalização e o mercado interno, ambos prioridades da Comissão.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da alteração proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia confere à União o direito de agir neste domínio, que é uma competência partilhada.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_pt

⁶ Regulamento (UE) n.º 2018/1139.

A gestão do tráfego aéreo, mais especificamente, encontra-se abrangida, desde 2004, por disposições do direito da União, que não podem ser alteradas pelos Estados-Membros agindo por direito próprio. Em substância, e por natureza, a gestão do tráfego aéreo afeta o espaço aéreo de toda a União Europeia e os movimentos transfronteiriços de pessoas, bens, serviços e capitais são inerentes à aviação, pelo que é tratado de forma mais eficiente a nível da União.

É necessária uma ação a nível da União com vista à desfragmentação do espaço aéreo europeu, de modo a permitir uma gestão mais eficaz, capaz de resolver o problema da falta de capacidade numa perspetiva global e, concomitantemente, de combater os atrasos e as consequentes emissões adicionais.

- **Proporcionalidade**

A proposta não excede o necessário para atingir os seus objetivos. Centra-se em elementos apoiados pelos vários contributos enumerados no anexo III do documento de trabalho dos serviços da Comissão.

- **Escolha do instrumento**

A proposta original destinava-se a alterar os regulamentos em vigor e a reformulá-los num único ato, por uma questão de clareza. Esta abordagem continua a justificar-se, devendo ser utilizado o mesmo instrumento de um regulamento reformulado, sob reserva da introdução das necessárias alterações de fundo.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Considera-se que não é necessária uma nova avaliação de impacto para além da subjacente à proposta inicial de 2013 [SWD (2013) 206 final], uma vez que os principais objetivos e as opções preferidas não se alteraram significativamente, e que o impacto económico, ambiental e social do texto proposto não deve diferir significativamente do impacto que poderia resultar dos termos da proposta inicial SES2+.

No entanto, o documento de trabalho que instrui a presente proposta alterada [acrescentar referência] apresenta provas e análises adicionais, em comparação com as soluções para alcançar as opções preferidas de 2013, nomeadamente no atinente às atualizações. Essas atualizações refletem a evolução do setor e os novos meios, ou os meios revistos, para alcançar os objetivos fixados. Os elementos adicionais baseiam-se em vários contributos recolhidos ao longo dos últimos anos. Em 2017, o Tribunal de Contas Europeu (TCE) publicou um relatório especial sobre o Céu Único Europeu, que contém recomendações cujo destinatário é a Comissão. Em 2019, o TCE complementou a sua análise anterior com outro relatório especial sobre a regulamentação da modernização da ATM na UE. O relatório formula recomendações destinadas à Comissão, que são diretamente abordadas na presente proposta alterada ou que podem ser equacionadas por meio de atos da Comissão baseados na atribuição de poderes existente ou proposta.

Em 2019, foi criado um Grupo de Sábios, composto por quinze peritos eminentes no terreno, para avaliar a situação atual e as futuras necessidades de ATM na UE. Após vários meses de consultas sob a forma de audições com todas as partes interessadas operacionais pertinentes, o Grupo publicou o relatório do Grupo de Sábios sobre o futuro do Céu Único Europeu, em abril de 2019, que reflete a sua opinião consensual e contém dez recomendações⁷. Paralelamente, foi encomendado pelo Parlamento Europeu um projeto-piloto sobre a futura arquitetura do espaço aéreo europeu, do qual resultou também um relatório em março de 2019. Durante a Presidência finlandesa do Conselho da União Europeia, decorreu em setembro de 2019 uma conferência de alto nível consagrada ao futuro do Céu Único Europeu, que resultou numa declaração conjunta assinada pelas partes interessadas e que insta as instituições europeias a adotarem medidas no sentido da simplificação do quadro regulamentar e da estrutura institucional com o intuito de dar resposta às necessidades atuais e futuras da ATM europeia, adequando-a aos fins a que se destina.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta alterada**

Tal como anteriormente, propõe-se a fusão dos regulamentos SES existentes num único regulamento, o que implica uma série de alterações. O novo instrumento está estruturado em seis capítulos:

- Capítulo I: Disposições gerais
- Capítulo II: Autoridades supervisoras nacionais
- Capítulo III: Prestação de serviços
- Capítulo IV: Gestão da rede
- Capítulo V: Espaço aéreo, interoperabilidade e inovação tecnológica
- Capítulo VI Disposições finais

Neste contexto, propõe-se a supressão dos elementos redundantes em relação ao Regulamento (UE) 2018/1139. Do mesmo modo, alguns pormenores são concomitantemente alterados no Regulamento (UE) 2018/1139, a fim de assegurar o alinhamento correto dos dois regulamentos. O Regulamento (CE) n.º 552/2004 foi revogado pelo Regulamento (UE) 2018/1139, pelo que já não é tido em conta na presente proposta alterada. Não obstante, manteve-se o objetivo de interoperabilidade do Céu Único Europeu.

⁷

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

Autoridades supervisoras nacionais (artigos 3.º, 4.º e 5.º, em conjugação com o novo artigo 114.º-I do Regulamento (UE) 2018/1139, apresentadas numa proposta distinta, mas apresentada simultaneamente⁸)

Uma das principais necessidades de ação identificadas na avaliação de impacto consiste no reforço da independência, dos conhecimentos especializados e dos recursos das autoridades supervisoras nacionais. Para o efeito, o artigo 3.º descreve o nível de independência requerido das autoridades em relação aos prestadores de serviços por cuja supervisão são responsáveis, bem como em relação a quaisquer entidades públicas ou privadas. A aplicação do regime proposto requer uma reorganização administrativa prévia nalguns Estados-Membros, pelo que se sugere também permitir um período transitório de 48 meses a este respeito (projeto de artigo 46.º, n.º 2). Ademais, são estabelecidos requisitos mais explícitos no que diz respeito às competências e à independência do pessoal contratado, em especial às pessoas responsáveis pelas decisões estratégicas. Para o mesmo efeito, o projeto de artigo 20.º, relativo à «base de custos das taxas», refere explicitamente, como elemento elegível, os custos suportados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo em relação à sua supervisão e certificação pelas autoridades supervisoras nacionais. Esta regra cria a possibilidade de um financiamento adequado das autoridades nacionais competentes a título de taxas correspondentes.

Designadamente, com o objetivo de melhorar a cooperação entre as autoridades, em prol da promoção dos conhecimentos especializados e das melhores práticas, propõe-se a criação de um fórum adequado para as autoridades supervisoras nacionais, sob a forma de um órgão consultivo para a análise do desempenho (cf. projeto de novos artigos 114.º-A e 114.º-I do Regulamento (UE) 2018/1139).

Propõe-se distinguir claramente as funções das autoridades supervisoras nacionais, competentes em matérias relacionadas com o Céu Único Europeu, das funções das autoridades nacionais competentes no domínio da segurança da aviação, abrangidas pelo Regulamento (UE) 2018/1139. As primeiras devem ser responsáveis pela certificação económica relacionada com as condições financeiras necessárias para a prestação de serviços de navegação aérea, pelo acompanhamento da aquisição de serviços de navegação aérea, bem como pela aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação. As segundas devem continuar a ser responsáveis pela certificação e a supervisão da segurança, bem como por outras funções descritas no Regulamento (UE) 2018/1139.

Certificação económica dos prestadores de serviços de navegação aérea e designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo (artigos 6.º e 7.º)

A certificação e a supervisão em matéria de segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea são abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 2018/1139. Para além dos certificados exigidos ao abrigo do mesmo, a prestação de serviços de navegação aérea deve ser sujeita ao cumprimento de determinados requisitos em matéria de solidez financeira, responsabilidade e cobertura de seguro. Para o efeito, propõe-se a emissão de um certificado económico emitido pelas autoridades supervisoras nacionais.

⁸ COM(2020) 577

A proposta alterada prevê igualmente que a designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo seja por um período máximo de 10 anos, com o objetivo de assegurar a reavaliação periódica dessa designação.

Serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de tráfego aéreo de terminal (artigo 8.º)

Os serviços prestados em apoio dos serviços de tráfego aéreo podem permitir ganhos em termos de custo-eficácia, uma flexibilidade acrescida e promover a inovação. Estas possíveis melhorias poderiam ser obtidas em condições de mercado, a que esses serviços se prestam tendo em conta a sua natureza. Por conseguinte, propõe-se a substituição do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 por uma regra relativa à prestação de serviços CNS, AIS, AIS, ADS, MET e de serviços de tráfego aéreo de terminal em condições de mercado.

Os serviços de tráfego aéreo, considerados monopólios naturais, permanecem, em princípio, sujeitos à exigência de designação de um determinado prestador pelas autoridades responsáveis. No entanto, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem poder decidir se pretendem contratar serviços de CNS, AIS, ADS ou MET. No que diz respeito aos serviços de tráfego aéreo de terminal, os operadores aeroportuários devem poder decidir se devem contratar serviços de controlo do aeródromo, caso esses contratos permitam ganhos em termos de custo-eficácia em benefício dos utilizadores do espaço aéreo. Nessa mesma condição, os Estados-Membros devem poder autorizar a aquisição de serviços de controlo de aproximação.

Com o objetivo de assegurar condições de concorrência equitativas e de evitar a discriminação, as subvenções cruzadas e a distorção da concorrência, os serviços *de rota* devem ser distintos, em termos organizacionais, dos demais serviços de navegação aérea. .

Serviços de informação comum (artigo 9.º)

O artigo 9.º da presente proposta alterada contém disposições sobre os serviços de informação comum, necessários para uma gestão segura do tráfego aéreo (tráfego de drones). O artigo é alinhado com a recente evolução regulamentar relativa à operação de aeronaves não tripuladas. Propõe-se regulamentar a fixação dos preços desses serviços, de modo a conter os custos de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas.

Sistema de desempenho e regime de tarifação e órgão de análise do desempenho (artigos 10.º a 25.º)

A regulamentação económica deve ser reforçada e tornada mais eficiente. Para o efeito, propõe-se confiar aos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados a tarefa de elaborar os seus planos de desempenho e de os submeter para aprovação pela autoridade competente. Numa base casuística, essa autoridade pode ser a Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho (PRB) ou uma autoridade supervisora nacional.

A função do órgão de análise do desempenho, para o qual são definidas regras de governação específicas na proposta que altera o Regulamento (UE) 2018/1139, é concebida de modo a permitir que as decisões pertinentes sejam tomadas com base nos conhecimentos especializados necessários e com a independência necessária. As regras de financiamento propostas devem assegurar que a Agência seja dotada dos recursos necessários. Por razões de economia processual, propõe-se que as decisões tomadas pela Agência na sua qualidade de PRB sejam objeto de um procedimento de recurso aberto às partes interessadas.

A presente proposta alterada estabelece as responsabilidades respectivas da Agência enquanto órgão de análise do desempenho e das autoridades supervisoras nacionais no que diz respeito à aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação. Em especial, a Agência na sua qualidade de PRB está encarregada de avaliar e aprovar a repartição dos custos entre os serviços de rota e de terminal e de avaliar e aprovar os planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota. As autoridades supervisoras nacionais estão incumbidas de avaliar e aprovar os planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal. Para o efeito, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados que prestam ambos os tipos de serviços devem apresentar planos distintos para os serviços de navegação aérea de rota e para os serviços de navegação aérea de terminal.

As condições do regime de tarifação proposto estão alinhadas com esta nova abordagem. Além disso, propõe-se o estabelecimento de mecanismos para a modulação das taxas a nível da União, a fim de apoiar, em particular, a melhoria do desempenho ambiental e da qualidade dos serviços.

Por último, propõe-se aditar determinados requisitos às regras relativas à transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea (artigo 25.º), com a intenção de contribuir para a prevenção das subvenções cruzadas e subseqüentes distorções. A regra deverá, em especial, facilitar a aplicação dos artigos 8.º e 9.º.

Blocos funcionais de espaço aéreo

A proposta alterada já não contém disposições relativas aos blocos funcionais de espaço aéreo (FAB). A ausência de tais regras não impede os Estados-Membros de manterem ou de criarem blocos funcionais de espaço aéreo, se tal for considerado útil. Por outro lado, a ausência de tais regras não obsta a formas flexíveis de cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea.

Gestão da rede (artigos 26.º, 27.º e 28.º)

O artigo 26.º enumera as funções de rede e define os seus objetivos. O artigo 27.º define o papel do gestor da rede, que consiste em contribuir para a execução das funções de rede, e estabelece disposições relativas à nomeação do gestor da rede, às suas funções e aos processos de tomada de decisão que deve aplicar.

Propõe-se que as funções da rede estejam sujeitas a regras específicas do sistema de desempenho (artigo 16.º).

Nos termos do artigo 28.º, o gestor da rede deve publicar as suas contas financeiras e ser objeto de uma auditoria independente.

Disponibilidade de dados e acesso aos mesmos (artigo 31.º)

Propõe-se uma alteração das regras relativas a esta questão (também em comparação com a proposta inicial), a fim de facilitar a prestação de serviços de dados de tráfego aéreo num mercado transfronteiras e à escala da União. Além disso, os termos do projeto de artigo 31.º são de molde a garantir que os novos operadores no mercado de dados tenham acesso aos dados operacionais pertinentes, mesmo antes da certificação. Propõe-se o estabelecimento de

princípios adequados em matéria de fixação de preços para evitar as subvenções cruzadas ou a dupla tributação.

Utilização flexível do espaço aéreo (artigo 33.º)

O artigo 33.º reflete em grande medida o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004, continuando a atribuir aos Estados-Membros a responsabilidade de assegurar a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo. Contudo, exige também que este conceito seja aplicado em conformidade com o plano diretor ATM. O artigo 33.º complementa o requisito essencial estabelecido no Regulamento (UE) 2018/1139, segundo o qual a gestão do espaço aéreo deve apoiar a aplicação uniforme da utilização flexível do espaço aéreo.

Coordenação do projeto SESAR (artigo 34.º)

O artigo 34.º exige que as entidades relevantes cooperem com vista a assegurar uma coordenação eficaz entre as diferentes fases do projeto SESAR.

• Alterações em relação à proposta original referida no ponto 1

Em relação à proposta referida no ponto 1, as alterações introduzidas pela presente proposta alterada são as seguintes:

Considerandos

(1) O considerando 1 é simplificado, passando a ter a seguinte redação:

«O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ e o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ foram alterados de modo substancial. Atendendo à necessidade de introduzir novas alterações, é conveniente, por razões de clareza, proceder à reformulação destes regulamentos.»

(2) O considerando 2 é suprimido.

(3) O considerando 3 passa a ser o considerando 2 e são introduzidas as seguintes alterações:

- (a) Após a referência ao «Regulamento (CE) n.º 552/2004», são aditados os termos «do Parlamento Europeu e do Conselho¹²»;
- (b) O considerando sem numeração que se segue ao considerando 3 passa a ser o segundo período do considerando 2, passando a ter a seguinte redação:

«A adoção do segundo pacote, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, reforçou ainda mais a iniciativa «Céu Único

⁹ 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).

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu («Regulamento Prestação de Serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

¹¹ 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 Espaço Aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

¹² 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 Interoperabilidade») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

Europeu», mediante a introdução dos conceitos de «sistema de desempenho» e de «gestor da rede», de modo a otimizar o desempenho da rede europeia de ATM.»;

(c) É aditado um terceiro período, com a seguinte redação:

«O Regulamento (CE) n.º 552/2004 foi revogado pelo Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, uma vez que as regras necessárias à interoperabilidade dos sistemas, componentes e procedimentos de ATM foram incorporadas no referido regulamento.».

(4) É aditado um novo considerando 3, com a seguinte redação:

«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.».

(5) O considerando 6 é reformulado da seguinte forma:

«A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global da 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, conseqüentemente, ponderar a introdução dos chamados princípios da «cultura justa». Os pareceres e as recomendações do grupo de peritos «Dimensão humana»¹⁴ do Céu Único Europeu devem ser considerados e tidos em conta.».

(6) É aditado um novo considerando 7, com a seguinte redação:

«As melhorias no desempenho ambiental da gestão do tráfego aéreo contribuem também diretamente para a consecução dos objetivos previstos no Acordo de Paris e no Pacto Ecológico Europeu da Comissão, nomeadamente através da redução das emissões da aviação.».

(7) O considerando 7 passa a ser o considerando 8, sendo alterado do seguinte modo:

«Em 2004, os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu. 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.»

(8) O considerando 8 passa a ser o considerando 9 e o considerando 9 é suprimido.

(9) No considerando 10, a última frase passa a ter a seguinte redação:

«Essa independência não poderá impedir as autoridades supervisoras nacionais de fazerem parte das autoridades reguladoras competentes para vários setores regulamentados, desde que estas cumpram os requisitos de independência, ou de se integrarem do ponto de vista organizacional nas autoridades nacionais em matéria de concorrência.».

(10) É aditado um novo considerando 11, com a seguinte redação:

«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

¹³ 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).

¹⁴ C(2017) 7518 final

não discriminação e da proporcionalidade. Procedimentos adequados de nomeação do pessoal deverão contribuir para assegurar a independência das autoridades supervisoras nacionais, garantindo em especial que a nomeação de pessoas responsáveis pela tomada de decisões estratégicas seja efetuada por uma autoridade pública que não exerça diretamente direitos de propriedade sobre os prestadores de serviços de navegação aérea.».

(11) O considerando 11 passa a ser o considerando 12 e a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«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 sobre a aplicação do presente regulamento, e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional.» .

(12) O considerando 12 passa a ser o considerando 43.

(13) O considerando 13 é suprimido.

(14) São aditados os seguintes considerandos 13 e 14:

«(13) A cooperação entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo é um instrumento importante para melhorar o desempenho do sistema ATM europeu, devendo ser incentivada. Os Estados-Membros devem poder estabelecer mecanismos de cooperação que não se limitem a formas predefinidas de cooperação ou a zonas geográficas.».

(14) A certificação de segurança e a supervisão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea são conduzidas pelas autoridades nacionais competentes ou pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a Agência), em conformidade com os requisitos e processos estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139. São necessários requisitos adicionais relacionados com a solidez financeira, a responsabilidade e a cobertura de seguro para a prestação de serviços de navegação aérea, os quais devem ser sujeitos à emissão de um certificado económico. Os prestadores de serviços de navegação aérea só devem poder oferecer serviços na União se forem titulares de um certificado de segurança e de um certificado económico.».

(15) O considerando 14 passa a ser o considerando 15.

(16) São aditados os seguintes considerandos 16 a 33:

«(16) Os serviços de tráfego aéreo, prestados em regime de exclusividade, devem ser objeto de designação e de requisitos mínimos de interesse público.

(17) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo ou os operadores aeroportuários devem ter a possibilidade de adquirir serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS), serviços de informação aeronáutica (AIS), serviços de dados de tráfego aéreo (ADS), serviços meteorológicos (MET) ou serviços de tráfego aéreo de terminal em condições de mercado, sem prejuízo dos requisitos de segurança, sempre que considerem que tal contratação permite ganhos do ponto de vista da relação custo-eficácia. A possibilidade de recorrer a este tipo de contratos deverá permitir uma maior flexibilidade e promover a inovação nos serviços, sem afetar as necessidades específicas das forças militares em matéria de confidencialidade, interoperabilidade, resiliência do sistema, acesso aos dados e segurança da ATM.

(18) *Aquando da aquisição de serviços de tráfego aéreo de terminal, estes não devem estar sujeitos ao regime de tarifação previsto no presente regulamento, nem ao artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,¹⁵, relacionado com a aplicabilidade desse regime.*

(19) *A prestação de serviços de tráfego aéreo de rota deverá ser distinta, em termos organizacionais, da prestação de serviços CNS, AIS, ADS, MET e de serviços de tráfego aéreo de terminal, nomeadamente através da separação das contas, a fim de garantir a transparência e de evitar discriminações, subvenções cruzadas ou distorções da concorrência.*

(20) *Se for caso disso, a aquisição de serviços de navegação aérea deve processar-se em conformidade com a Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ e com a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar o cumprimento dos requisitos em matéria de contratação pública, aplicáveis aos serviços de navegação aérea.*

(21) *A gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas exige a disponibilização de serviços de informação comum. A fim de conter os custos dessa gestão do tráfego, os preços dos serviços de informação comum devem basear-se nos custos e numa margem razoável sobre os lucros, devendo ser sujeitos à aprovação das autoridades supervisoras nacionais. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar os dados necessários para viabilizar a prestação dos serviços.*

(22) *O sistema de desempenho e o regime de tarifação destinam-se a permitir uma melhor relação custo-eficiência dos serviços de navegação aérea prestados em condições que não sejam as condições de mercado e a promover a qualidade dos serviços, devendo, para o efeito, incluir incentivos pertinentes e adequados. Tendo em conta este objetivo, o sistema de desempenho e o regime de tarifação não devem abranger os serviços prestados em condições de mercado.*

(23) *Por razões de eficácia, a supervisão necessária do sistema de desempenho e do regime de tarifação deverá centrar-se nos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados enquanto tal.*

(24) *A responsabilidade pela supervisão do sistema de desempenho e do regime de tarifação deve ser devidamente repartida.*

(25) *Tendo em conta os elementos de rede e as fronteiras inerentes à prestação de serviços de navegação aérea de rota e o facto de, em consequência, o desempenho dever ser avaliado em função de objetivos de desempenho a nível da União, um órgão da União deve ser responsável pela avaliação e a aprovação dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota, sob reserva de um controlo jurisdicional exercido por um órgão de recurso e, eventualmente, pelo Tribunal de Justiça. A*

¹⁵ Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

fim de assegurar que as tarefas sejam executadas com um elevado nível de competência e independência, esse órgão da União deve ser a Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho (PRB), operando em conformidade com as regras de governação específicas previstas no Regulamento (UE) 2018/1139. Dado o seu conhecimento das circunstâncias locais, necessário para avaliar os serviços de navegação aérea de terminal, as autoridades supervisoras nacionais devem ser responsáveis pela avaliação e aprovação dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal. A repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal constitui uma operação única, relevante para ambos os tipos de serviços, devendo, por conseguinte, ser sujeita à supervisão da Agência na sua qualidade de PRB.

(26) Os projetos dos planos de desempenho no domínio dos serviços de navegação aérea de rota e de terminal devem ser coerentes com os objetivos de desempenho correlatos a nível da União e conformes com determinados critérios qualitativos, de modo a assegurar, tanto quanto possível, que os objetivos fixados sejam efetivamente atingidos. O procedimento de avaliação deve assegurar a rápida retificação das deficiências.

(27) O desempenho das funções de rede deve estar sujeito a critérios que lhes sejam específicos, tendo em conta a natureza específica destas funções. As funções de rede devem ser sujeitas a objetivos de desempenho nos domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.

(28) O regime de tarifação deve basear-se no princípio de que os utilizadores do espaço aéreo devem suportar os custos incorridos com a prestação dos serviços recebidos, mas de que apenas devem ser tidos em conta os custos imputáveis a esses serviços que não estejam abrangidos de outro modo. Os custos relacionados com o gestor da rede devem ser incluídos nos custos determinados elegíveis a cobrar aos utilizadores do espaço aéreo. 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, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.

(29) Os mecanismos de 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, devem ser estabelecidos ao nível da União, tendo em conta a natureza transfronteiriça da aviação. As autoridades supervisoras nacionais devem também ter a possibilidade de estabelecer mecanismos a nível local no que se refere aos serviços de terminal.

(30) A fim de incentivar os utilizadores do espaço aéreo a optarem pelo itinerário mais curto, nomeadamente em alturas de congestionamento, deverá ser possível estabelecer uma taxa unitária comum para os serviços de rota em todo o espaço aéreo do Céu Único Europeu. O estabelecimento de qualquer taxa unitária comum deve ser neutro em termos de receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo.

(31) Deve prever-se a transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea para evitar as subvenções cruzadas e as subseqüentes distorções.

(32) As funções da rede ATM devem contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e apoiar a consecução dos objetivos de desempenho a nível da

União. Devem assegurar 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. O gestor da rede deve ser incumbido de uma série de tarefas que contribuem para a execução destas funções e a sua atividade deve envolver todas as partes interessadas operacionais em causa.

(33) No que respeita ao processo de tomada de decisões de cooperação no âmbito das decisões a tomar pelo gestor da rede, deverão prevalecer os interesses da rede. As partes no processo decisório cooperativo devem, pois, atuar, na medida do possível, no sentido de melhorar o funcionamento e o desempenho da rede. Os procedimentos relativos ao processo decisório cooperativo devem promover os interesses da rede, permitir que as questões sejam resolvidas e que seja encontrado um consenso sempre que possível.»

(17) O considerando 15 passa a ser o considerando 39, sendo alterado do seguinte modo:

«O conceito de projetos comuns deve visar a implementação, de forma atempada, coordenada e sincronizada, das alterações operacionais essenciais identificadas no plano diretor ATM que tenham um impacto na totalidade da rede. A Comissão deverá proceder a uma análise de custo-benefício no que respeita ao financiamento, com vista a acelerar a implantação do Projeto SESAR.»

(18) O considerando 16 é suprimido.

(19) O considerando 17 passa a ser o considerando 37, sendo alterado do seguinte modo:

«Uma utilização segura e eficaz do espaço aéreo apenas pode ser conseguida através de uma estreita cooperação entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, essencialmente com base no conceito de utilização flexível do espaço aéreo e na coordenação civil-militar efetiva estabelecida pela OACI. Devem ser estabelecidas regras para assegurar a aplicação deste conceito e a Comissão deve estar habilitada a prever medidas que assegurem uma maior harmonização.»

(20) O considerando 18 passa a ser o considerando 35, sendo alterado do seguinte modo:

«A disponibilidade de dados operacionais pertinentes 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 devem ser disponibilizados às partes interessadas pertinentes, incluindo aos potenciais novos prestadores de serviços de dados de tráfego aéreo. 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. O acesso em tempo útil a informação atualizada 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».

(21) O considerando 19 passa a ser o considerando 36, sendo alterado do seguinte modo:

«A disponibilização de informação aeronáutica completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na facilitação do acesso ao espaço aéreo da União e nas possibilidades de circulação neste último. O acesso a esses dados deve ser facilitado através de uma infraestrutura de informação adequada.»

(22) Os considerandos 20 a 25 são suprimidos.

(23) O considerando 26 passa a ser o considerando 34, sendo alterado do seguinte modo:

«Para reforçar o ênfase dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no cliente e oferecer aos utilizadores do espaço aéreo a possibilidade de influenciarem mais as decisões que os afetam, é necessário tornar mais efetiva a consulta e a participação das partes interessadas nas grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo.».

(24) É aditado um novo considerando 38, com a seguinte redação:

«O projeto SESAR visa 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 diferentes 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.».

(25) É aditado um novo considerando 40, com a seguinte redação:

«O cumprimento dos requisitos aplicáveis aos sistemas e componentes ATM estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 deve assegurar a interoperabilidade desses sistemas e componentes, em benefício do Céu Único Europeu.».

(26) O considerando 27 é suprimido.

(27) O considerando 28 passa a ser o considerando 41 e é alterado do seguinte modo:

(a) No primeiro período, são suprimidos os termos *«e do sistema de desempenho»*;

(b) O terceiro e o quarto parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Sempre que a Comissão adotar atos delegados nos termos do presente regulamento, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre Legislar Melhor. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.».

(28) O considerando 29 é suprimido.

(29) O considerando 30 passa a ser o considerando 42, sendo alterado do seguinte modo:

«Devem ser conferidos poderes de execução à Comissão a fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito às modalidades de recrutamento e de seleção para as autoridades supervisoras nacionais, às regras de certificação económica dos prestadores de serviços de navegação aérea, às regras de execução dos sistemas de desempenho e de tarifação, à classificação dos serviços de navegação aérea de rota e de terminal, aos critérios e procedimentos para a avaliação dos projetos de planos de desempenho e dos objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e do gestor da rede, ao controlo do desempenho, às regras de prestação de informações sobre custos e encargos, à nomeação do gestor da rede e aos termos e condições que presidem a essa nomeação, às regras de execução das funções de rede, às modalidades de consulta das partes interessadas sobre as principais decisões operacionais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, aos requisitos de disponibilidade de dados operacionais, às condições de acesso e à fixação dos preços de acesso, à aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, ao estabelecimento de projetos comuns e aos

mecanismos de governação que lhes são aplicáveis. Estes poderes devem ser exercidos nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸.».

(30) Os considerandos 31 e 32 são suprimidos.

(31) O considerando 33 passa a ser o considerando 44.

(32) O considerando 34 é suprimido.

(33) Os considerandos 35 e 36 são substituídos pelo seguinte novo considerando 45:

«Tendo em conta a posição jurídica do Reino de Espanha no que respeita à soberania e à jurisdição no território no qual o aeroporto se encontra localizado, o presente regulamento não deverá aplicar-se ao aeroporto de Gibraltar.».

(34) O considerando 37 passa a ser o considerando 46. O primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a implementação do Céu Único Europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta ação, mas pode ser melhor alcançado a 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.».

Capítulo I: Disposições gerais

(35) No artigo 1.º (Objeto e âmbito de aplicação), são introduzidas as seguintes alterações:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento eficaz do Céu Único Europeu, de modo a reforçar o cumprimento das atuais 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 de rotas, um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado, sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo baseados na segurança, eficiência, interoperabilidade e modernização tecnológica, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo, dos cidadãos e do ambiente.»;

(b) No n.º 2, a referência ao artigo 38.º é substituída pela referência ao artigo 44.º;

(c) No n.º 3, o segundo período passa a ter a seguinte redação:

«Neste contexto, o presente regulamento visa, nos domínios a que se aplica, apoiar os Estados-Membros 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 sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.»;

¹⁸ 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).

(d) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

«O presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo na região 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.»;

(e) O n.º 5 é substituído pelo seguinte:

«[No caso de o regulamento ser adotado antes do termo do período de transição: O presente regulamento não se aplica ao aeroporto de Gibraltar.]»;

(f) É aditado o seguinte n.º 6:

«Salvo disposição em contrário, sempre que se faça referência à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação ("a Agência"), esta referência deve ser entendida como visando a Agência na sua qualidade de autoridade responsável pela segurança e não como autoridade responsável pela análise do desempenho.».

(36) No artigo 2.º (Definições), no que diz respeito aos pontos 1 a 22, são introduzidos os seguintes aditamentos e alterações:

(a) O ponto 1 passa a ser o ponto 5 e a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a)Prevenir colisões:

i) entre aeronaves;

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

(b) O ponto 2 é renumerado, passando a ser o ponto 1 e é alterado do seguinte modo:

«"Serviço de controlo de aeródromo", um serviço de controlo do tráfego aéreo (ATC) para o tráfego de aeródromo;»;

(c) O ponto 3 é renumerado, passando a ser o ponto 2 e é alterado do seguinte modo:

«"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;»;

(d) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«Serviços de navegação aérea (ANS)», os serviços de tráfego aéreo; os serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS); os serviços meteorológicos (MET); os serviços de informação aeronáutica (AIS); os serviços de dados de tráfego aéreo (ADS);»;

(e) O ponto 5 é renumerado, passando a ser o ponto 3 e é alterado do seguinte modo:

«"Prestadores de serviços de navegação aérea", as entidades públicas ou privadas que prestam serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;»;

(f) Os pontos 6 e 7 passam a ser os pontos 11 e 12, respetivamente. O ponto 12 passa a ter a seguinte redação:

«"Gestão do espaço aéreo", uma função de planeamento cujo objetivo primordial é maximizar 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;»;

(g) São aditados os seguintes pontos 6 e 7:

«6. "Serviços de dados de tráfego aéreo", os serviços que consistem na recolha, agregação e integração dos dados operacionais dos prestadores de serviços de vigilância, dos prestadores de MET e AIS e de funções de rede e de outras entidades relevantes, ou no fornecimento de dados tratados para efeitos de controlo de tráfego aéreo e de gestão do tráfego aéreo;

7. «Gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo (ATFCM)», um serviço destinado a proteger o controlo de tráfego aéreo de sobrecargas e a otimizar a utilização da capacidade disponível;»;

(h) O ponto 8 é renumerado, passando a ser o ponto 14 e é alterado do seguinte modo:

«"Utilizadores do espaço aéreo", os operadores das aeronaves exploradas em conformidade com as regras do tráfego aéreo geral;»;

(i) O ponto 9 é renumerado, passando a ser o ponto 8 e é alterado do seguinte modo:

«"Gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM)", uma função ou serviço estabelecidos 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;»;

(j) O ponto 10 é renumerado, passando a ser o ponto 9 e é alterado do seguinte modo:

«"Gestão do tráfego aéreo (ATM)", o conjunto das funções ou serviços aéreos e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessários para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;»;

(k) O ponto 11 passa a ser o ponto 10;

(l) O ponto 12 é renumerado, passando a ser o ponto 17 e é alterado do seguinte modo:

«"Serviço de controlo regional", um serviço ATC para os voos controlados em áreas de controlo;»;

(m) O ponto 13 passa a ser o ponto 16;

(n) É inserido o seguinte ponto 13:

«"Estrutura do espaço aéreo", um volume de espaço aéreo específico definido com vista a assegurar a exploração segura e otimizada das aeronaves;»;

(o) O ponto 14 é renumerado, passando a ser o ponto 33 e é alterado do seguinte modo:

«"Plano Diretor Europeu ATM", o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho¹⁹, nos termos do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho²⁰, e suas posteriores alterações;»;

(p) São suprimidos os pontos 15 e 16;

(q) O ponto 17 é renumerado, passando a ser o ponto 21 e é alterado do seguinte modo:

«"Certificado", documento emitido pela Agência, por uma autoridade nacional competente ou por uma autoridade supervisora nacional, sob qualquer forma prevista no direito nacional, que confirme que o prestador de serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico;»;

(r) O ponto 18 passa a ser o ponto 23;

(s) É aditado o ponto 18 com a seguinte redação:

«"Valor de base", um valor definido por via de estimativa para efeitos do estabelecimento dos objetivos de desempenho e relativo aos custos determinados ou aos custos unitários determinados durante o ano que precede o início do período de referência relevante;»;

(t) O ponto 19 passa a ser o ponto 24;

(u) É aditado o ponto 19 com a seguinte redação:

«"Grupo de referência", um grupo de prestadores de serviços de tráfego aéreo com um ambiente operacional e económico semelhante;»;

(v) O ponto 20 é renumerado, passando a ser o ponto 28 e é alterado do seguinte modo:

«"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;»;

(w) É aditado o ponto 20 com a seguinte redação:

«"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 cada prestador 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;»;

(x) O ponto 21 é renumerado, passando a ser o ponto 34 e é alterado do seguinte modo:

«"Utilização flexível do espaço aéreo", um conceito de gestão do espaço aéreo 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;»;

¹⁹ Decisão do Conselho, de 30 de março de 2009, que aprova o Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo do Projeto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR), JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

²⁰ Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR), JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

(y) O ponto 22 passa a ser o ponto 35;

(z) É aditado o ponto 22 com a seguinte redação:

«"Serviço de informação comum (CIS)", um serviço que consiste na recolha de dados estáticos e dinâmicos e na sua divulgação para permitir a prestação de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas;».

(37) No artigo 2.º (Definições), são introduzidos os seguintes aditamentos e as seguintes alterações no que diz respeito aos pontos 23 a 38:

(a) O ponto 23 passa a ser o ponto 15.

(b) O ponto 24 é suprimido.

(c) O ponto 25 é renumerado, passando a ser o ponto 36 e é alterado do seguinte modo:

« "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 de 1944, relativa à Aviação Civil Internacional;»;

(d) O ponto 26 passa a ser o ponto 37. O segundo período é suprimido.

(e) São aditados os seguintes pontos 25 e 26:

«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 os Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros atores, se necessário;»;

(f) O ponto 27 é renumerado, passando a ser o ponto 38, e é alterado do seguinte modo:

«"Serviços meteorológicos", as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, avisos, boletins e observações meteorológicos para fins de navegação aérea, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;»;

(g) O ponto 28 é renumerado, passando a ser o ponto 41, e é alterado do seguinte modo:

«"Serviços de navegação", as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempos;»;

(h) O ponto 29 é renumerado, passando a ser o ponto 44, e é alterado do seguinte modo:

«"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;»;

(i) O ponto 30 é renumerado, passando a ser o ponto 46, e é alterado do seguinte modo:

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

(j) O ponto 31 passa a ser o ponto 47.

(k) O ponto 32 é renumerado, passando a ser o ponto 53, e é alterado do seguinte modo:

«"Serviços de vigilância", as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura;»;

(l) São aditados os seguintes pontos 29 a 32:

«29. "Serviços de navegação aérea de rota", serviços de tráfego aéreo relacionados com o controlo de uma aeronave desde o fim da fase de descolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem, bem como os serviços de navegação aérea subjacentes necessários para prestar serviços de tráfego aéreo de rota;

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 é estabelecida uma base de custos 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 que permitem a prestação de serviços de navegação aérea na União, enumerados no ponto 3.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139, incluindo as interfaces nas fronteiras com países terceiros;»;

(m) O ponto 33 passa a ser o ponto 54;

(n) O ponto 34 passa a ser o ponto 57.

(o) O ponto 35 é renumerado, passando a ser o ponto 27, e é alterado do seguinte modo:

«"Serviços transfronteiriços", qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços que tem a sua sede principal num outro Estado-Membro;»;

(p) O ponto 36 é renumerado, passando a ser o ponto 40, e é alterado do seguinte modo:

«"Autoridade supervisora nacional", um organismo ou organismos nacionais incumbidos por um Estado-Membro de executar as tarefas previstas no presente regulamento, com exceção das que impendem sobre as autoridades nacionais competentes;»;

(q) São suprimidos os pontos 37 e 38;

(r) É aditado o ponto 39 com a seguinte redação:

«"Autoridade nacional competente", as autoridades competentes na aceção do artigo 3.º, ponto 34, do Regulamento (UE) 2018/1139;»;

(s) São aditados os seguintes pontos 42 e 43:

«42. "Crise na rede", uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo e 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 numa ou em 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;»;

(t) É aditado o ponto 45 com a seguinte redação:

«"Plano de desempenho", um plano elaborado ou aprovado pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelo gestor da rede, destinado a melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede;».

(38) No artigo 2.º (Definições), são introduzidos novos aditamentos:

(a) São aditados os seguintes pontos 48 a 52:

«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;»;

(b) São aditados os seguintes pontos 55 e 56:

«55. "Serviços de navegação aérea de terminal", os serviços de controlo de aeródromo ou os serviços de informação de voo de aeródromo, que incluem os serviços consultivos de tráfego aéreo e os serviços de alerta, os serviços de tráfego aéreo relacionados com a aproximação e a partida das aeronaves, a uma distância do aeroporto em causa necessária para satisfazer os requisitos operacionais e os serviços de navegação aérea necessários;

56. "Zona de tarifação de terminal", um aeroporto ou grupo de aeroportos situado nos territórios de um Estado-Membro, no qual são prestados serviços de navegação aérea de terminal, e relativamente aos quais é estabelecida uma base de custos única;»;

Capítulo II: Autoridades nacionais

(39) O título do Capítulo II passa a ter a seguinte redação: «*Autoridades supervisoras nacionais*».

(40) O título do artigo 3.º passa a ter a seguinte redação: «*Nomeação, estabelecimento e requisitos relativos às autoridades supervisoras nacionais*».

(41) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«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»;

(b) O n.º 2 passa a ser o n.º 3, sendo alterado do seguinte modo:

«Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais devem ser juridicamente distintas e independentes de quaisquer entidades públicas ou privadas em termos organizativos, de funcionamento, estrutura jurídica e tomada de decisões.

As autoridades supervisoras nacionais devem também ser independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea em termos organizativos, de decisões de financiamento, estrutura jurídica e tomada de decisões.»;

(c) O n.º 3 é renumerado, passando a ser o n.º 4, e é alterado do seguinte modo:

«Os Estados-Membros podem criar autoridades supervisoras nacionais, competentes para vários setores regulados, desde que essas entidades reguladoras integradas cumpram os requisitos de independência constantes do presente artigo. As autoridades supervisoras nacionais podem também, em termos organizativos, associar-se às autoridades nacionais da concorrência referidas no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, se o organismo conjunto satisfizer os requisitos de independência estabelecidos no presente artigo.»;

(d) É suprimido o n.º 4.

(e) O n.º 5 é renumerado, passando a ser o n.º 2, e é alterado do seguinte modo:

«As autoridades supervisoras nacionais devem exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência e devem estar organizadas, dispor do pessoal necessário e ser geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade.»;

(f) O n.º 6 é substituído pelos n.ºs 5 e 6, que têm a seguinte redação:

«5. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deve cumprir os seguintes requisitos:

a) Ser recrutado de acordo com regras claras e transparentes, que garantam a sua independência;

b) Ser selecionado com base nas suas qualificações específicas, incluindo competências adequadas e experiência pertinente, ou receber formação adequada.

O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deve atuar de forma independente, nomeadamente evitando conflitos de interesses entre a prestação de serviços de navegação aérea e a execução das suas funções.

6. Além dos requisitos estabelecidos no n.º 5, o pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas deve ser nomeado por uma entidade do Estado-Membro em causa que não exerça diretamente direitos de propriedade sobre os prestadores de serviços de navegação aérea. Os Estados-Membros devem decidir se essas pessoas são nomeadas por um mandato de duração determinada e renovável, ou a título permanente, só podendo ser demitidas por motivos não relacionados com o seu processo de tomada de decisões. No desempenho das funções de autoridade supervisora nacional, o pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas não deve solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada e deve ter plenos poderes a nível do recrutamento e da gestão do seu pessoal.

Deve abster-se de todos os interesses, diretos ou indiretos, que possam ser considerados prejudiciais para a sua independência e possam influenciar o desempenho das suas funções. Para o efeito, deve apresentar, anualmente, uma declaração de compromisso e uma declaração de interesses, com indicação de todos os interesses, diretos ou indiretos.

O pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, pela realização de auditorias ou por outras funções diretamente relacionadas com a supervisão ou com objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea não deve exercer qualquer cargo ou responsabilidade profissional junto dos prestadores de serviços de navegação aérea, após o termo do seu mandato na autoridade supervisora nacional, durante um período mínimo de dois anos.»;

(g) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades supervisoras nacionais dispõem dos recursos financeiros e das capacidades necessários para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva. As autoridades supervisoras nacionais devem gerir o seu pessoal com base em dotações próprias, que devem ser definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar, em conformidade com o artigo 4.º»;

(h) O n.º 8 é renumerado e passa a n.º 9;

(i) É inserido o seguinte n.º 8:

«Um Estado-Membro pode solicitar à Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho (PRB) que exerça as funções relacionadas com a aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação estabelecidos nos artigos 14.º, 17.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º e 25.º e nos atos de execução a que se referem os artigos 18.º e 23.º e pelas quais a autoridade supervisora nacional desse Estado-Membro é responsável nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.

Ao aceitar esse pedido, a Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho torna-se a autoridade supervisora responsável pelas atividades abrangidas pelo pedido, e a autoridade supervisora nacional do Estado-Membro requerente é exonerada dessas responsabilidades. As regras previstas no Regulamento (UE) 2018/1139 e relativas à Agência na sua qualidade de PRB, aplicam-se à execução destas tarefas, nomeadamente no que se refere à cobrança de taxas e emolumentos.»;

(j) O n.º 9 é renumerado, passando a ser o n.º 10, e é alterado do seguinte modo:

- A referência ao «n.º 6, alíneas a) e b)» é substituída pela referência ao «n.º 5, alíneas a) e b)»;
- A referência ao «artigo 27.º, n.º 3» é substituída por uma referência ao «artigo 37.º, n.º 3».

(42) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo 3.º são responsáveis, nomeadamente, pelas seguintes tarefas:

a) Realizar as atividades necessárias para a emissão dos certificados económicos a que se refere o artigo 6.º, incluindo a supervisão dos titulares desses certificados económicos;

b) Supervisionar a correta aplicação dos requisitos em matéria de contratação pública, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6;

c) Aplicar os regimes de desempenho e de tarifação estabelecidos nos artigos 10.º a 17.º e 19.º a 22.º e os atos de execução a que se referem os artigos 18.º e 23.º, dentro dos limites das suas funções definidas nesses artigos e atos, e supervisionar a aplicação do regulamento relativo à transparência das contas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 25.º»;

(b) O n.º 2 passa a ser o n.º 3, sendo alterado do seguinte modo:

«Cada autoridade supervisora nacional realiza as inspeções, auditorias e outras atividades de monitorização necessárias, de modo a detetar eventuais incumprimentos dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo por parte de entidades sujeitas ao presente regulamento.

Toma todas as medidas de execução necessárias que podem, se for caso disso, incluir a alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados económicos por elas emitidos, em conformidade com o artigo 6.º.

Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores aeroportuários e os prestadores de serviços de informação comum em causa devem cumprir as medidas tomadas para o efeito pelas autoridades supervisoras nacionais.»;

(c) É inserido o seguinte n.º 2:

«As autoridades supervisoras nacionais são responsáveis por avaliar e aprovar a a fixação dos preços de prestação de serviços de informação comum, em conformidade com o artigo 9.º.»;

(43) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«As autoridades supervisoras nacionais devem trocar informações e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, no quadro do órgão consultivo para a análise do desempenho a que se refere o artigo 114.º-A do Regulamento (UE) 2018/1139.»;

(b) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

«As autoridades supervisoras nacionais devem manter uma colaboração estreita, sempre que adequado, 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.»;

(c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«As autoridades supervisoras nacionais facilitam a prestação de serviços transfronteiriços pelos prestadores de serviços de navegação aérea com o objetivo de melhorar o desempenho da rede. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros em causa devem celebrar um acordo sobre a supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea em

causa, a que devem proceder ao abrigo do presente regulamento. As autoridades supervisoras nacionais em causa devem estabelecer um plano que especifica as modalidades da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo.»;

(d) O n.º 4 é suprimido;

(e) O n.º 5 é renumerado, passando a ser o n.º 4, e é alterado do seguinte modo:

«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 da cada uma das autoridades, das tarefas de supervisão enunciadas no presente regulamento e dos resultados destas. Devem especificar igualmente as autoridades supervisoras nacionais responsáveis pela certificação económica a que se refere o artigo 6.º.»;

(f) O n.º 6 é renumerado, passando a ser o n.º 5, e é alterado do seguinte modo:

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. Devem notificar esses acordos à Comissão.».

(44) É suprimido o artigo 6.º.

Capítulo III: Prestação de serviços

(45) O artigo 7.º, juntamente com o artigo 28.º, é substituído pelo artigo 38.º, intitulado «Consulta das partes interessadas», com a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais, a Agência na sua qualidade de PRB ou não, 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 consulta das questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento, conforme adequado. O Comité de Diálogo Setorial específico criado pela Decisão 98/500/CE da Comissão participa na consulta.

3. Entre os interessados podem incluir-se:

a) Os prestadores de serviços de navegação aérea ou os grupos relevantes que os representam;

b) O gestor da rede;

c) Os operadores aeroportuários ou os grupos relevantes que os representam;

d) Os utilizadores do espaço aéreo ou os grupos relevantes que os representam;

e) As forças militares;

f) Os fabricantes;

g) Os organismos representativos dos profissionais do setor;

h) Organizações não-governamentais relevantes».

(46) O artigo 8.º passa a ser o artigo 6.º O título do artigo é substituído por «*Certificação económica e requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços de navegação aérea*» e o seu texto passa a ter a seguinte redação:

«1. Além dos certificados de que devem ser titulares nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139, os prestadores de serviços de navegação devem igualmente ser titulares de um certificado económico. Este certificado económico é emitido a pedido, se o requerente tiver demonstrado solidez financeira suficiente e que está coberto por um seguro de responsabilidade civil adequado.

O certificado económico a que se refere o presente número pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir os requisitos para a emissão e manutenção do certificado.

2. Uma entidade que seja titular do certificado económico a que se refere o n.º 1 e do certificado a que se refere o artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 tem o direito de prestar serviços de navegação aérea na União aos utilizadores do espaço aéreo, em condições não discriminatórias, sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, n.º 2.

3. O certificado económico referido no n.º 1 e o certificado referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser sujeitos a uma ou várias condições estabelecidas no anexo I. Tais condições devem ser objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionais e transparentes. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 36.º, a fim de alterar a lista constante do anexo I para efeitos de garantir condições de concorrência económica equitativas e de resiliência da prestação de serviços.

4. As autoridades supervisoras nacionais do Estado-Membro em que a pessoa singular ou coletiva que apresenta o pedido de certificado económico tem o seu estabelecimento principal ou, se essa pessoa não tiver estabelecimento principal, onde tem o seu local de residência ou local de estabelecimento, são responsáveis pelas tarefas definidas no presente artigo no que se refere aos certificados económicos. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais responsáveis são as especificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 4.

5. Para efeitos do disposto no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais devem:

a) Receber e avaliar os pedidos que lhes sejam apresentados e, se for caso disso, emitir ou renovar os certificados económicos;

b) Supervisionar os titulares dos certificados económicos.

6. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, regras de execução relativas aos requisitos pormenorizados em matéria de solidez financeira, nomeadamente capacidade e resiliência financeiras, bem como em matéria de cobertura de seguro de responsabilidade civil. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento do disposto nos n.ºs 1, 4 e 5 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, que estabelece disposições pormenorizadas relativas às regras e procedimentos de certificação e de realização de inquéritos, inspeções, auditorias e outras atividades de monitorização

necessárias para assegurar uma supervisão eficaz pelas autoridades nacionais de controlo das entidades sujeitas ao presente regulamento.».

(47) O artigo 9.º passa a ser o artigo 7.º e são introduzidas as seguintes alterações:

(a) Os n.ºs 2 e 3 são reformulados como se segue:

«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 o efeito, os Estados-Membros designam, individual ou coletivamente, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem satisfazer as seguintes condições:

a) Devem ser titulares de um certificado válido ou de uma declaração válida, tal como referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139, e de um certificado económico, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1.

b) Devem cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa.

As decisões de designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo são válidas por um período máximo de dez anos. Os Estados-Membros podem decidir reconduzir a designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo.

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.

3. Os Estados-Membros devem especificar os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados individual ou coletivamente. As obrigações devem incluir condições para a disponibilização de dados relevantes que permitam a identificação de todos os movimentos de aeronaves no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.»;

(b) São suprimidos os n.ºs 4 e 5.

(c) O n.º 6 é renumerado e passa a n.º 4.

(48) É suprimido o artigo 10.º.

(49) É inserido um novo artigo 8.º intitulado «Condições relativas à prestação de serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de serviços de tráfego aéreo de terminal», com a seguinte redação :

«1. Sempre que tal permita ganhos de eficiência em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem decidir adjudicar serviços de CNS, AIS, ADS ou MET em condições de mercado.

Sempre que tal permita ganhos de eficiência em termos de custos em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os Estados-Membros devem autorizar os operadores aeroportuários a adjudicar serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aeródromo em condições de mercado.

Além disso, sempre que tal permita ganhos de eficiência em termos de custos em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os Estados-Membros podem autorizar os operadores aeroportuários ou a autoridade supervisora nacional em causa a adjudicar serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aproximação em condições de mercado.

2. A adjudicação de serviços em condições de mercado deve ser feita com base em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, em conformidade com o direito da União, incluindo as regras do Tratado em matéria de concorrência. Os procedimentos de concurso para a aquisição dos serviços em causa devem ser concebidos de modo a permitir a participação efetiva de prestadores concorrentes nesses procedimentos, nomeadamente através de uma reabertura regular do concurso.

3. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que a prestação de serviços de tráfego aéreo de rota seja separada, em termos de organização, da prestação de serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de tráfego aéreo de terminal, e que seja respeitado o requisito relativo à separação de contas referido no artigo 25.º, n.º 3.

4. O prestador de serviços de CNS, AIS, ADS, MET ou de tráfego aéreo de terminal só pode ser selecionado para prestar serviços num Estado-Membro na condição de:

a) Ser certificado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, e com o artigo 6.º, n.º 2;

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 ainda

d) Cumprir os requisitos aplicáveis a nível nacional em matéria de segurança e de defesa.

5. Os artigos 14.º, 17.º e 19.º a 22.º não são aplicáveis aos prestadores de serviços de tráfego aéreo de terminal designados na sequência de um procedimento de adjudicação nos termos do n.º 1, segundo e terceiro parágrafos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo de terminal devem fornecer dados sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, à autoridade supervisora nacional e à Agência na sua qualidade de PRB para fins de monitorização.

6. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar que os contratos públicos adjudicados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelos operadores aeroportuários, tal como referido no n.º 1, cumprem o disposto no n.º 2 e, se necessário, aplicam medidas corretivas. No caso dos serviços de tráfego aéreo de terminal, são responsáveis pela aprovação das especificações dos serviços de tráfego aéreo de terminal, que devem incluir requisitos de qualidade do serviço. As autoridades supervisoras nacionais devem remeter para a autoridade nacional da concorrência referida no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho as questões relacionadas com a aplicação das regras da concorrência.

(50) *É inserido um novo artigo 9.º com o título «Prestação de serviços de informação comum», com a seguinte redação :*

«1. Sempre que sejam prestados serviços de informação comum, os dados divulgados devem apresentar a integridade e a qualidade necessárias para permitir a prestação segura de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas.

2. O preço dos serviços de informação comum deve basear-se nos custos fixos e variáveis da prestação do serviço em causa e pode, além disso, incluir uma margem que reflita um compromisso adequado entre risco e retorno.

Os custos referidos no primeiro parágrafo devem ser estabelecidos numa conta separada das contas de quaisquer outras atividades do operador em causa e colocados à disposição do público.

3. O prestador de serviços de informação comum deve fixar o preço em conformidade com o n.º 2, sob reserva de avaliação e aprovação pela autoridade supervisora nacional em causa.

4. No que respeita às operações em volumes específicos de espaço aéreo designados pelos Estados-Membros para operações de aeronaves não tripuladas, os dados operacionais pertinentes devem ser disponibilizados em tempo real pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Os prestadores de serviços de informação comum devem utilizar esses dados exclusivamente para fins operacionais dos serviços que prestam. O acesso aos dados operacionais pertinentes é concedido aos prestadores de serviços de informação comum numa base não discriminatória, sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança ou de defesa.

Os preços de acesso a esses dados devem basear-se no custo marginal da disponibilização dos dados.».

(51) O artigo 11.º é renumerado, passando a ser o artigo 10.º, e é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no Céu Único Europeu, deve ser criado um sistema de desempenho para esses serviços e funções em conformidade com o presente artigo e com os artigos 11.º a 18.º;

(b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência para cada período de referência;*
- b) Planos de desempenho que incluam objetivos de desempenho vinculativos nos domínios essenciais de desempenho referidos na alínea a) para cada período de referência;*
- c) Revisão periódica, acompanhamento e avaliação comparativa do desempenho em domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.*

A Comissão pode acrescentar outros domínios essenciais de desempenho para efeitos de definição de objetivos de desempenho ou monitorização, sempre que necessário para melhorar o desempenho.»;

(c) São suprimidos os n.ºs 3, 6 e 8.

(d) O n.º 7 passa a ser o n.º 3, sendo alterado do seguinte modo:

«As alíneas a), b) e c) do n.º 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 das funções 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, Estados-Membros, a Agência e o Eurocontrol;*
- b) Indicadores essenciais de desempenho em domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;*
- c) Indicadores para a monitorização do desempenho nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;*
- d) Uma metodologia para o desenvolvimento de planos de desempenho e de objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea, bem como de uma metodologia para o desenvolvimento do plano de desempenho e de objetivos de desempenho para as funções de rede;*
- e) Avaliação dos projetos de planos e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções 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*
- h) Regimes de incentivos, incluindo para os desincentivos financeiros aplicáveis quando um prestador de serviços de tráfego aéreo não cumpre os objetivos de desempenho vinculativos pertinentes durante o período de referência ou não executou os projetos comuns relevantes referidos no artigo 35.º. Tais desincentivos financeiros devem, nomeadamente, ter em conta a deterioração do nível de qualidade de serviço prestado por esse prestador, em virtude do não cumprimento dos objetivos de desempenho ou da não aplicação dos projetos comuns, bem como o seu impacto na rede;*
- 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;*
- k) Uma metodologia para a imputação dos custos comuns aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal entre ambas as categorias de serviços;*
- l) Mecanismos para fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto significativo na aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação.».*

(52) É inserido um novo artigo 11.º, intitulado *«Estabelecimento de objetivos de desempenho a nível da União»*, com a seguinte redação:

«1. A Comissão deve adotar objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota e para os serviços de navegação aérea de terminal em domínios

essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência para cada período de referência, em conformidade com o procedimento consultivo referido no artigo 37.º, n.º 2, e nos n.ºs 2 a 3 do presente artigo. Em conjugação com os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão pode definir valores de referência complementares, valores de desagregação ou 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.º 3.

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 suscitar melhorias contínuas e graduais no que respeita ao desempenho operacional e económico dos serviços de navegação aérea;

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

3. Para efeitos de preparação das suas decisões sobre os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve recolher todos os contributos necessários das partes interessadas. A pedido da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve prestar assistência à Comissão na análise e preparação dessas decisões, emitindo um parecer.

(53) *É suprimido o artigo 12.º.*

(54) *O artigo 13.º é renumerado, passando a ser o artigo 19.º e é alterado do seguinte modo:*

«1. Sem prejuízo da possibilidade de os Estados-Membros financiarem a prestação de serviços de tráfego aéreo 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.

2. Essas taxas devem basear-se nos custos dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no que respeita aos serviços prestados e às funções executadas em benefício dos utilizadores do espaço aéreo durante os períodos de referência fixos definidos no artigo 10.º, n.º 2. Esses custos podem incluir uma rendibilidade razoável dos ativos, a fim de contribuir para as necessárias melhorias de capital.

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, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.

4. As receitas provenientes de encargos impostos aos utilizadores do espaço aéreo podem resultar em excedentes ou perdas financeiros para os prestadores de serviços de tráfego aéreo devido à aplicação dos regimes de incentivos referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea h), e dos mecanismos de partilha de riscos referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea i).

5. As receitas provenientes das taxas cobradas aos utilizadores do espaço aéreo nos termos do presente artigo não podem ser utilizadas para financiar serviços prestados em condições de mercado nos termos do artigo 8.º.

6. *Os dados financeiros relativos aos custos determinados, aos custos reais e às receitas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser comunicados às autoridades supervisoras nacionais e à Agência na sua qualidade de PRB, e disponibilizados ao público.».*

(55) O artigo 14.º passa a ser o artigo 24.º O título é substituído por «*Revisão do cumprimento do sistema de desempenho e do regime de tarifação*» e o seu texto passa a ter a seguinte redação:

«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 prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelos Estados-Membros, consoante o caso. A Comissão atua em consulta com a Agência na sua qualidade de PRB e com as autoridades supervisoras nacionais.

2. A pedido de um ou mais Estados-Membros, de uma autoridade supervisora nacional ou da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve abrir inquéritos sobre quaisquer alegações de incumprimento, tal como referido no n.º 1. Sempre que tiver indicações desse incumprimento, a Agência na sua qualidade de PRB pode dar início a um inquérito por sua própria iniciativa. Deve concluir o inquérito no prazo de quatro meses a contar da receção do pedido, após ter ouvido o Estado-Membro, a autoridade supervisora nacional em causa e o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa. Sem prejuízo do artigo 41.º, n.º 1, a Agência na sua qualidade de PRB partilha os resultados do inquérito com os Estados-Membros em causa, os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa e a Comissão.

3. A Comissão 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 pelos Estados-Membros e/ou pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e notificar esse parecer ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros e ao prestador de serviços de tráfego aéreo em causa.

(56) O artigo 15.º passa a ser o artigo 35.º (no capítulo V da proposta alterada) e passa a ter a seguinte redação:

«1. A Comissão pode criar projetos comuns para a execução das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que tenham um impacto a nível de toda a rede.

2. A Comissão pode igualmente estabelecer mecanismos de governação para projetos comuns e para a respetiva execução.

3. Os projetos comuns podem ser elegíveis para financiamento da União. 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 10.º, a fim de examinar 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.».

(57) É suprimido o artigo 16.º.

(58) O artigo 17.º é substituído pelos artigos 26.º e 27.º (no capítulo IV da proposta alterada), que têm a seguinte redação:

«Artigo 26.º

Funções da rede

1. As funções da rede de gestão do tráfego aéreo devem assegurar uma utilização sustentável e eficiente do espaço aéreo e de recursos escassos. Devem também assegurar que os utilizadores do espaço aéreo possam operar trajetórias otimizadas em termos ambientais, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Estas funções da rede, enumeradas nos n.ºs 2 e 3, destinam-se a apoiar a realização dos objetivos de desempenho a nível da União e devem basear-se em requisitos operacionais.

2. As funções da rede referidas no n.º 1 devem incluir os seguintes elementos:

- a) A conceção e a gestão das estruturas do espaço aéreo europeu;
- b) A gestão dos fluxos de tráfego aéreo;
- 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.

3. As funções da rede referidas no n.º 1 devem incluir os seguintes elementos:

- a) A otimização da conceção do espaço aéreo para a rede e a facilitação da delegação de serviços de tráfego aéreo através da cooperação com os prestadores de serviços de tráfego aéreo e as autoridades dos Estados-Membros;
- b) A gestão da capacidade de controlo do tráfego aéreo na rede, tal como estabelecido no plano vinculativo de operações da rede (NOP);
- c) A função de coordenação e apoio em caso de crise da rede;
- d) O fluxo de tráfego aéreo e a gestão da capacidade;
- e) A gestão do planeamento, acompanhamento e coordenação das atividades de implantação da infraestrutura na rede europeia de gestão do tráfego aéreo, em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, tendo em conta as necessidades operacionais e os procedimentos operacionais associados;
- f) A monitorização do funcionamento da infraestrutura da rede ATM europeia.

4. As funções referidas nos n.ºs 2 e 3 não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. São exercidas em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 36.º, para alterar o presente regulamento, a fim de acrescentar funções às enumeradas nos n.ºs 2 e 3, sempre que tal seja necessário para o funcionamento e o desempenho da rede.

Artigo 27.º

O gestor da rede

1. A fim de alcançar os objetivos referidos no artigo 26.º, a Comissão, apoiada, se for caso disso, pela Agência, assegura que o gestor da rede contribui para a execução das funções da rede previstas no artigo 26.º, executando as tarefas referidas no n.º 4.

2. A Comissão pode designar um organismo imparcial e competente para desempenhar as funções 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.

3. As tarefas do gestor da rede devem ser executadas de forma imparcial, independente e economicamente eficiente. São sujeitas a uma governação apropriada, que deve reconhecer responsabilidades separadas pela prestação de serviços e pela regulação, sempre que o organismo competente designado como gestor da rede exerça igualmente funções reguladoras. No desempenho das suas funções, o gestor da rede deve ter em conta as necessidades de toda a rede de gestão do tráfego aéreo e envolver plenamente os utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeródromos e as forças armadas.

4. O gestor da rede deve contribuir para a execução das funções de rede através de medidas de apoio destinadas a assegurar um planeamento e uma exploração seguros e eficientes da rede, em condições normais e de crise, e graças a 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 ter em conta a necessidade de integrar plenamente os aeroportos na rede.

5. O gestor da rede coopera estreitamente com a Agência na sua qualidade de PRB, a fim de assegurar que os objetivos de desempenho referidos no artigo 10.º se refletem adequadamente na capacidade a prestar por cada prestador de serviços de navegação aérea e foram acordados entre o gestor da rede e os referidos prestadores de serviços de navegação aérea no plano de operações da rede.

6. O gestor da rede:

a) Decide sobre medidas individuais para executar as funções de rede e apoiar a aplicação efetiva do plano vinculativo de operações da rede e a consecução dos objetivos de desempenho vinculativos;

b) Presta aconselhamento à Comissão e fornece informações relevantes à Agência na sua qualidade de PRB sobre a implantação da infraestrutura da rede ATM em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, nomeadamente para identificar os investimentos necessários para a rede.

7. O gestor da rede toma decisões 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. O processo decisório cooperativo deve promover os interesses da rede.

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 das funções de rede, as funções do gestor da rede, os mecanismos de governação, incluindo os processos de tomada de decisão e a gestão de crises.

9. Os aspetos da conceção das estruturas de espaço aéreo que não sejam os referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 26.º devem ser abordados pelos Estados-Membros. A este respeito, os Estados-Membros devem ter em conta 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 os grupos

que representem os utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, consoante o caso.».

(59) É suprimido o artigo 18.º.

(60) O artigo 19.º passa a ser o artigo 29.º (no capítulo IV da proposta alterada). O primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Os prestadores de serviços de tráfego aéreo estabelecem mecanismos de consulta para consultar os utilizadores do espaço aéreo e os operadores de aeródromo pertinentes sobre todas as questões importantes relacionadas com os serviços prestados, incluindo as alterações relevantes às configurações do espaço aéreo, ou os 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.»;

No quarto período, a referência ao «artigo 27.º, n.º 3» é substituída por uma referência ao «artigo 37.º, n.º 3».

(61) O artigo 20.º passa a ser o artigo 30.º (no capítulo IV da proposta alterada), e passa a ter a seguinte redação:

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

(62) O artigo 21.º passa a ser o artigo 25.º, passando a intitular-se «Transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea». O seu texto passa a ter a seguinte redação:

«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 e a Agência na sua qualidade de PRB 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 outras autoridades supervisoras.

3. Na sua contabilidade interna, os prestadores de serviços de navegação aérea manterão contas separadas para cada serviço de navegação aérea, como lhes seria exigido se estes serviços fossem prestados por empresas distintas, a fim de evitar discriminações, subvenções cruzadas e distorções de 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 serviços de informação comum;

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

Os custos determinados, os custos reais e as receitas provenientes dos serviços de navegação aérea devem ser repartidos em custos de pessoal, custos operacionais que não sejam custos de pessoal, custos de amortização, custos de capital, custos incorridos com taxas e encargos pagos à Agência e custos extraordinários e tornados públicos, sob reserva da proteção de informações confidenciais.

4. Os dados financeiros sobre os custos e as receitas 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. As conclusões da auditoria devem ser disponibilizadas ao público.

(63) O artigo 22.º passa a ser o artigo 31.º (no capítulo IV da proposta alterada). O título é substituído por «Disponibilização e acesso a dados operacionais para o tráfego aéreo geral», passando o respetivo texto a ter a seguinte redação:

«1. No que diz respeito ao tráfego aéreo geral, os dados operacionais pertinentes devem ser disponibilizados em tempo real, numa base não discriminatória e sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança ou de defesa, por todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos e gestor de rede, incluindo a nível transfronteiras e à escala da União. Essa disponibilidade deve beneficiar os prestadores de serviços de tráfego aéreo certificados ou declarados que tenham um interesse comprovado na prestação de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos, bem como o gestor da rede. Esses dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.

2. Os preços dos serviços referidos no n.º 1 devem basear-se no custo marginal da disponibilização dos dados.

3. O acesso aos dados operacionais pertinentes a que se refere o n.º 1 é concedido às autoridades responsáveis pela supervisão da segurança, pela supervisão do desempenho e a supervisão da rede, incluindo a Agência.

4. A Comissão pode estabelecer requisitos pormenorizados para a disponibilização e o acesso aos dados, em conformidade com os n.ºs 1 e 3, e a metodologia para a fixação dos preços a que se refere o n.º 2. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.».

(64) É inserido um novo artigo 12.º com o título «Classificação dos serviços de navegação aérea de rota e de terminal», com a seguinte redação :

«1. Antes do início de cada período de referência, cada Estado-Membro deve notificar à Comissão os serviços de navegação aérea a fornecer durante esse período no espaço aéreo sob a sua responsabilidade, que pretende classificar como serviços de navegação aérea de rota e como serviços de navegação aérea de terminal, respetivamente. Simultaneamente, cada Estado-Membro deve notificar à Comissão os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para esses serviços.

2. Em tempo útil, antes do início do período de referência relevante, a Comissão adota decisões de execução destinadas a cada Estado-Membro quanto à conformidade da

classificação dos serviços em causa com os critérios estabelecidos nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º. A pedido da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve prestar assistência à Comissão na análise e preparação dessas decisões, emitindo um parecer.

3. Se uma decisão adotada nos termos do n.º 2 concluir que a classificação não cumpre os critérios enunciados nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º, o Estado-Membro em causa deve, tendo em conta essa decisão, apresentar uma nova notificação cujos termos respeitem esses critérios. A Comissão tomará uma decisão sobre essa notificação em conformidade com o n.º 2.

4. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem basear os seus projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal nas classificações que a Comissão considerou estarem em conformidade com os critérios estabelecidos nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º. A Agência na sua qualidade de PRB deve basear-se nas mesmas classificações para efeitos de avaliação da repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, nos termos do artigo 13.º, n.º 3.».

(65) *É inserido um novo artigo 13.º intitulado «Planos de desempenho e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados», com a seguinte redação :*

«1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para os serviços de tráfego aéreo de rota devem adotar, para cada período de referência, projetos de planos de desempenho relativos a todos os serviços de navegação aérea de rota, se for caso disso, adquiridos junto de outros prestadores de serviços.

Os projetos de planos de desempenho são adotados após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União. Esses projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM. Os projetos de planos de desempenho são disponibilizados ao público.

2. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota a que se refere o n.º 1 devem incluir as informações pertinentes fornecidas pelo gestor da rede. Antes de adotarem esses projetos de planos, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem também apresentar esses planos à autoridade nacional competente responsável pela sua certificação, que verifica a sua conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo regulamento.

3. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que sejam coerentes com os respetivos objetivos de desempenho a nível da União em todos os domínios essenciais de desempenho e que preencham as condições adicionais estabelecidas no terceiro parágrafo.

A coerência dos objetivos de desempenho para o serviço de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União deve ser estabelecida de acordo com os 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 com outros prestadores de serviços de tráfego aéreo que façam parte do mesmo grupo de referência.

Além disso, o projeto de plano de desempenho 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;

b) O projeto de plano de desempenho 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.

4. A repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal é avaliada pela Agência na sua qualidade de PRB com base na metodologia referida no artigo 10.º, n.º 3, alínea k), e na classificação dos diferentes serviços, avaliada pela Comissão nos termos do artigo 12.º.

5. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota a que se refere o n.º 1, incluindo, se for caso disso, a repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, devem ser apresentados à Agência na sua qualidade de PRB, para avaliação e aprovação.

6. No caso de um prestador de serviços de tráfego aéreo designado que preste serviços de navegação aérea de rota e de terminal, a Agência na sua qualidade de PRB deve primeiramente avaliar a repartição dos custos entre os serviços respetivos, em conformidade com o n.º 4.

Se a Agência verificar que a repartição dos custos não está em conformidade com a metodologia ou com a classificação a que se refere o n.º 4, o prestador de serviços de tráfego aéreo designado deve apresentar um novo projeto de plano de desempenho conforme com essa metodologia e com essa classificação.

Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que a repartição dos custos está em conformidade com essa metodologia e com essa classificação, toma uma decisão para o efeito, notificando o prestador de serviços de tráfego aéreo designado e a autoridade

supervisora nacional em causa. A autoridade supervisora nacional está vinculada pelas conclusões dessa decisão relativamente à repartição dos custos para efeitos de avaliação do projeto de plano de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o artigo 14.º.

7. A Agência na sua qualidade de PRB deve avaliar os objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de rota e os planos de desempenho de acordo com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Em caso de aplicação do n.º 6, essa avaliação será efetuada após a decisão sobre a repartição das despesas ter sido tomada em conformidade com o quarto parágrafo do n.º 6.

Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que o projeto de plano de desempenho cumpre esses critérios e condições, procederá à sua avaliação.

Se a Agência na sua qualidade de PRB considerar que um ou vários objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União ou que o plano de desempenho não satisfaz as condições adicionais estabelecidas no n.º 3, deverá indeferir a sua aprovação.

8. Sempre que a Agência na sua qualidade de PRB tiver indeferido a aprovação de um projeto de plano de desempenho em conformidade com o n.º 7, o prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá apresentar um novo projeto de plano de desempenho, se necessário com objetivos revistos.

9. A Agência na sua qualidade de PRB deve avaliar o projeto revisto de plano de desempenho referido no n.º 8 em conformidade com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Se o projeto de plano de desempenho revisto cumprir esses critérios e condições, a Agência na sua qualidade de PRB procederá à sua aprovação.

Se o projeto de plano de desempenho revisto não cumprir esses critérios e condições, a Agência na sua qualidade de PRB indeferirá a sua aprovação e exigirá que o prestador de serviços de tráfego aéreo designado apresente um projeto final de plano de desempenho.

Se o projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 8 for indeferido por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, a Agência na sua qualidade de PRB deverá estabelecer objetivos de desempenho em conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União para o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa, tendo em conta as conclusões constantes da decisão a que se refere o n.º 7. O projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela Agência na sua qualidade de PRB, bem como as medidas para alcançar esses objetivos.

Se a aprovação do projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 8 for indeferida unicamente por não cumprir as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do n.º 3, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União por parte da Agência na sua qualidade de PRB e as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a Agência na sua qualidade de PRB considerou não preenchidas.

Se a aprovação do projeto de plano de desempenho revisto apresentado em conformidade com o n.º 8 for indeferida por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e por não cumprir as condições estabelecidas no n.º 3, terceiro parágrafo, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela Agência sua qualidade de PRB, em conformidade com o terceiro parágrafo, e as medidas para alcançar esses objetivos, bem como as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a Agência na sua qualidade de PRB considerou não preenchidas.

10. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela Agência na sua qualidade de PRB devem ser adotados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados como planos definitivos e disponibilizados ao público.

11. A Agência na sua qualidade de PRB deve elaborar relatórios periódicos, nos prazos a que se referem os atos de execução a adotar nos termos do artigo 18.º, sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea de rota e das funções da rede, incluindo avaliações regulares sobre a consecução dos objetivos de desempenho de rota a nível da União e dos objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de rota, e disponibilizar os respetivos resultados junto do público.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem fornecer as informações e os dados necessários para a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea. Tal deve incluir informações e dados relativos aos custos e às receitas reais. Sempre que os objetivos de desempenho não sejam atingidos ou o plano de desempenho não seja corretamente executado, a Agência na sua qualidade de PRB deverá tomar decisões que exijam a aplicação de medidas corretivas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Essas medidas corretivas podem incluir, sempre que objetivamente necessário, a exigência de um prestador de serviços de tráfego aéreo delegar a prestação dos serviços em causa noutro prestador de serviços de tráfego aéreo. Se os objetivos de desempenho continuarem a não ser cumpridos, se o plano de desempenho continuar a ser incorretamente executado ou se as medidas corretivas impostas não estiverem a ser devidamente aplicadas, a Agência na sua qualidade de PRB procederá a um inquérito e emitirá um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 2. A Comissão poderá tomar medidas nos termos do artigo 24.º, n.º 3.».

(66) *É inserido um novo artigo 14.º intitulado «Planos de desempenho e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal de prestadores de serviços de tráfego aéreo designados», com a seguinte redação :*

«1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para os serviços de tráfego aéreo de terminal devem, para cada período de referência, adotar projetos de planos de desempenho no que respeita a todos os serviços de navegação aérea que prestam e, se for caso disso, adquiridos junto de outros prestadores de serviços.

Os projetos de planos de desempenho são adotados após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União. Esses projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM. Os projetos de planos de desempenho são disponibilizados ao público.

2. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o n.º 1 devem incluir as informações pertinentes fornecidas pelo gestor da rede. Antes de adotarem esses projetos de planos, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem também apresentar esses planos à autoridade nacional competente responsável pela sua certificação, que verifica a respetiva conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo regulamento.

3. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal que sejam coerentes com os respetivos objetivos de desempenho a nível da União em todos os domínios essenciais de desempenho e que preencham as condições adicionais estabelecidas no terceiro parágrafo.

A coerência dos objetivos de desempenho para o serviço de navegação aérea de terminal com os objetivos de desempenho a nível da União deve ser estabelecida de acordo com os 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 com outros prestadores de serviços de tráfego aéreo que façam parte do mesmo grupo de referência.

Além disso, o projeto de plano de desempenho 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;

b) O projeto de plano de desempenho deve ser completo em termos de dados e material de apoio;

c) As bases de cálculo de encargos devem respeitar o disposto no artigo 20.º.

4. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o n.º 1 devem ser apresentados à autoridade supervisora nacional para avaliação e aprovação.

5. No caso de um prestador de serviços de tráfego aéreo designado que preste serviços de navegação aérea de rota e de terminal, o projeto de plano de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a apresentar à autoridade supervisora nacional é o plano

objeto de uma decisão positiva sobre a imputação dos custos tomada pela Agência na sua qualidade de PRB, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo.

6. A autoridade supervisora nacional deve avaliar os objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal e os planos de desempenho de acordo com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Nos casos em que se aplique o n.º 5, a autoridade supervisora nacional baseará a sua avaliação nas conclusões da decisão tomada pela Agência na sua qualidade de PRB, no que respeita à repartição dos custos.

Se a autoridade supervisora nacional concluir que o projeto de plano de desempenho cumpre esses critérios e condições, procederá à sua avaliação.

Se a autoridade supervisora nacional considerar que um ou vários objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União ou que o plano de desempenho não satisfaz as condições adicionais estabelecidas no n.º 3, deverá indeferir a sua aprovação.

7. Se a autoridade supervisora nacional tiver indeferido a aprovação de um projeto de plano de desempenho em conformidade com o n.º 6, o novo projeto de plano de desempenho revisto deverá ser apresentado pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa, se necessário com objetivos revistos.

8. A autoridade supervisora nacional deve avaliar o projeto revisto de plano de desempenho referido no n.º 7 em conformidade com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Se o projeto de plano de desempenho revisto cumprir esses critérios e condições, a autoridade supervisora nacional procederá à sua aprovação.

Se o projeto de plano de desempenho revisto não cumprir esses critérios e condições, a autoridade supervisora nacional indeferirá a sua aprovação e exigirá que o prestador de serviços de tráfego aéreo designado apresente um projeto final de plano de desempenho..

Se o projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 7 for indeferido por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, a autoridade supervisora nacional estabelecerá objetivos de desempenho em conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União para o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa, tendo em conta as conclusões constantes da decisão a que se refere o n.º 6. O projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela autoridade supervisora nacional, bem como as medidas para alcançar esses objetivos.

Se a aprovação do projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 7 for indeferida unicamente por não cumprir as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do n.º 3, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado incluirá os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho e considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União por parte da autoridade supervisora nacional e as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a autoridade supervisora nacional considerou não preenchidas.

Se a aprovação do projeto de plano de desempenho revisto apresentado em conformidade com o n.º 7 for indeferida por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e por

não cumprir as condições estabelecidas no n.º 3, terceiro parágrafo, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela autoridade supervisora nacional, em conformidade com o terceiro parágrafo, e as medidas para alcançar esses objetivos, bem como as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a autoridade supervisora nacional considerou não preenchidas

9. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela autoridade supervisora nacional devem ser adotados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados como planos definitivos e disponibilizados ao público.

10. A autoridade supervisora nacional competente deverá emitir relatórios periódicos sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal, incluindo avaliações regulares da consecução dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal para os prestadores de serviços de tráfego aéreo, e disponibilizar ao público os resultados dessas avaliações.

O prestador de serviços de tráfego aéreo designado deve fornecer as informações e os dados necessários para a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea. Tal deve incluir informações e dados relativos aos custos e às receitas reais.

Se os objetivos de desempenho não forem atingidos ou o plano de desempenho não for corretamente executado, a autoridade supervisora nacional deverá tomar decisões que exijam a aplicação de medidas corretivas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Essas medidas corretivas podem incluir, sempre que objetivamente necessário, a exigência de um prestador de serviços de tráfego aéreo delegar a prestação dos serviços em causa noutro prestador de serviços de tráfego aéreo. Se os objetivos de desempenho continuarem a não ser cumpridos, se o plano de desempenho continuar a ser incorretamente executado ou se as medidas corretivas impostas não estiverem a ser devidamente aplicadas, a autoridade supervisora nacional conduzirá um inquérito e emitirá um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

11. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões tomadas pela autoridade supervisora nacional nos termos do presente artigo estão sujeitas a controlo jurisdicional.

12. Sempre que a Agência na sua qualidade de PRB desempenhar as funções de autoridade supervisora nacional nos termos do artigo 3.º, n.º 8, o projeto de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal será apresentado à Agência na sua qualidade de PRB, juntamente com os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota. Caso a Agência tenha tomado uma decisão relativamente à repartição dos custos a que se refere o artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo, essa decisão será vinculativa para a Agência para efeitos da avaliação dos projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal.».

(67) *É inserido um novo artigo 15.º intitulado «Papel da Agência na qualidade de PRB no que respeita ao acompanhamento dos objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de terminal», com a seguinte redação :*

«1. A Agência na sua qualidade de PRB deve proceder periodicamente a uma análise global à escala da União do desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal e da sua relação com os objetivos de desempenho a nível da União.

2. Para efeitos da elaboração da análise referida no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais notificarão os relatórios referidos no artigo 14.º, n.º 10, à Agência na sua qualidade de PRB, e fornecerão quaisquer outras informações que a Agência possa solicitar para esse efeito.».

(68) É inserido um novo artigo 16.º, intitulado «Plano de desempenho da rede», com a seguinte redação :

«1. O gestor da rede elaborará, para cada período de referência, um projeto de plano de desempenho da rede relativamente a todas as funções de rede que desempenha.

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 da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.

2. O projeto de plano de desempenho da rede deve ser apresentado à Agência na sua qualidade de PRB e à Comissão.

A Agência na sua qualidade de PRB emite, a pedido da Comissão, um parecer sobre 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, adicionalmente, durante o período que inclui tanto o período de referência anterior como o período de referência abrangido pelo plano de desempenho;

b) Exaustividade do projeto de plano de desempenho da rede em termos de dados e materiais de apoio.

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 poderá solicitar ao gestor da rede que apresente um projeto revisto de plano de desempenho da rede.

(69) É inserido um novo artigo 17.º intitulado «Revisão dos objetivos de desempenho e dos planos de desempenho durante o período de referência», com a seguinte redação :

«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, e se a revisão dos objetivos for necessária e proporcional, a Comissão procederá a uma revisão dos objetivos de desempenho a nível da União. O artigo 11.º é aplicável a essa decisão. Após essa revisão, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem adotar novos projetos de planos de desempenho, aos quais se aplicam os artigos 13.º e 14.º. O gestor da rede elaborará um novo projeto de plano de desempenho da rede, ao qual se aplicará o disposto no artigo 16.º.

2. A decisão sobre os objetivos de desempenho revistos a nível da União a que se refere o n.º 1 deve incluir disposições transitórias para o período até que os planos de desempenho definitivos, adotados nos termos do artigo 13.º, n.º 6, e do artigo 14.º, n.º 6, passem a ser aplicáveis.

3. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados podem solicitar autorização à Agência na sua qualidade de PRB, no que diz respeito aos serviços de navegação aérea de rota, ou à autoridade supervisora nacional em causa, no que diz respeito aos serviços de navegação aérea de terminal, para proceder à revisão de um ou mais objetivos de desempenho durante um determinado período de referência. Esse pedido pode ser feito sempre que sejam atingidos limiares de alerta ou sempre que os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados demonstrem 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.

4. A Agência na sua qualidade de PRB, no que respeita aos serviços de navegação aérea de rota, ou a autoridade supervisora nacional em causa, no que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, devem autorizar o prestador de serviços de tráfego aéreo em causa a proceder à revisão pretendida apenas se tal for necessário e proporcionado e se os objetivos de desempenho revistos garantirem a manutenção da coerência com os objetivos de desempenho a nível da União. Caso a revisão tenha sido autorizada, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem adotar novos projetos de planos de desempenho, em conformidade com os procedimentos previstos nos artigos 13.º e 14.º.».

(70) É inserido um novo artigo 18.º intitulado «Aplicação do sistema de desempenho», com a seguinte redação:

Com vista à aplicação do sistema de desempenho, a Comissão adota requisitos e procedimentos pormenorizados em relação aos artigos 10.º, n.º 3, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º e 17.º, em especial no que respeita à elaboração de projetos de planos de desempenho, à definição de objetivos de desempenho, aos critérios e condições para a sua avaliação, à metodologia de imputação dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e os serviços de navegação aérea de terminal, ao acompanhamento do desempenho, à emissão de medidas corretivas e aos calendários relativos aos diferentes procedimentos. Esses requisitos e procedimentos são estabelecidos num ato de execução adotado em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 37.º, n.º 2.».

(71) É inserido um novo artigo 20.º intitulado «Bases de custos das taxas», com a seguinte redação :

«1. As bases de custos das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea de rota e das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea de terminal consistem nos custos determinados relacionados com a prestação desses serviços na zona de tarifação de rota e na zona de tarifação de terminal em causa, tal como estabelecido nos planos de desempenho adotados nos termos dos artigos 13.º e 14.º.

2. Os custos a que se refere o n.º 1 devem incluir os custos das estruturas e dos serviços relevantes, os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de ativos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração.

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

a) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo a título de taxas e encargos pagos à Agência na sua qualidade de PRB;

b) Os custos suportados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, para fins da sua supervisão e certificação pelas autoridades supervisoras nacionais, a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos;

c) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo no que diz respeito à prestação de serviços de navegação aérea e às funções de rede, incluindo as tarefas confiadas ao gestor da rede, a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos.

4. Os custos determinados não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros, tal como previsto no artigo 42.º, nem os custos de eventuais medidas corretivas ou sanções, tal como previsto no artigo 13.º, n.º 11 e no artigo 14.º, n.º 10.

5. Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea de rota e serviços de navegação aérea de terminal. Os custos decorrentes tanto dos serviços de navegação aérea de rota como dos serviços de navegação aérea de terminal serão repartidos de forma proporcional entre os serviços de navegação aérea de rota e os serviços de navegação aérea de terminal, com base numa metodologia transparente. As subvenções cruzadas são autorizadas 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 Agência na sua qualidade de PRB, às autoridades supervisoras nacionais e à Comissão. Para o efeito, os custos devem ser discriminados respeitando a separação de contas referida no artigo 25.º, n.º 3, e distinguindo os custos de pessoal, os custos operacionais com exceção dos custos de pessoal, os custos de depreciação, os custos de capital, os custos incorridos a título de taxas e encargos pagos à Agência na sua qualidade de PRB e os custos excepcionais.».

(72) É inserido um novo artigo 21.º intitulado «Fixação das taxas unitárias», com a seguinte redação :

«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.

2. As autoridades supervisoras nacionais devem fixar as taxas unitárias, após verificação pela Agência na sua qualidade de PRB se cumprem o disposto no artigo 19.º, no artigo 20.º e no presente artigo. Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que uma taxa unitária não cumpre esses requisitos, a taxa unitária será revista em conformidade pela autoridade supervisora nacional competente. Se uma taxa unitária continuar a não cumprir esses requisitos, a Agência na sua qualidade de PRB deverá proceder a uma investigação e emitir um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 2. A Comissão poderá tomar medidas nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

Para efeitos de tarifação e se o congestionamento causar problemas significativos à rede, incluindo a deterioração do desempenho ambiental, a Comissão poderá definir, por meio de um regulamento de execução adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, uma taxa unitária comum para os serviços de navegação aérea de rota em todo o espaço aéreo do Céu Único Europeu, bem como regras e procedimentos

pormenorizados para a sua aplicação. A taxa unitária comum referida no primeiro parágrafo é calculada com base numa média ponderada das diferentes taxas unitárias dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa. O produto da taxa unitária comum deve ser reafetado a fim de alcançar a neutralidade das receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa.».

(73) É inserido um novo artigo 22.º intitulado «Fixação das taxas», com a seguinte redação:

«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. A taxa deve ser constituída por um ou mais componentes variáveis, cada um com base em fatores objetivos.

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. A taxa deve ser constituída por um ou mais componentes variáveis, cada um com base em fatores objetivos.

4. Pode ser autorizada a isenção das taxas de navegação aérea para determinados utilizadores do espaço aéreo, em especial de 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 devem ser moduladas a fim de incentivar os prestadores de serviços de navegação aérea, os aeroportos e os utilizadores do espaço aéreo a apoiar as melhorias no desempenho ambiental ou a qualidade dos serviços, tais como 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.».

(74) É inserido um novo artigo 23.º intitulado «Aplicação do regime de tarifação», com a seguinte redação:

Para a aplicação do regime de tarifação, a Comissão adota 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, aos regimes de incentivos e aos mecanismos de partilha de riscos, bem como à modulação das taxas. Esses

requisitos e procedimentos são estabelecidos num ato de execução adotado em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 37.º, n.º 2.».

Novo Capítulo IV: Gestão da rede

(75) É aditado um novo capítulo IV intitulado «*Gestão da rede*».

(76) Este capítulo inclui os artigos 26.º a 31.º.

(77) Para os artigos 26.º, 27.º e 29.º a 31.º, remete-se para os n.ºs 58, 60, 61 e 63 *supra*.

(78) O novo artigo 28.º intitula-se «*Transparência das contas do gestor da rede*» e o respetivo texto tem a seguinte redação:

«1. O gestor da rede elabora, apresenta e publica as suas contas financeiras. Essas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do gestor da rede, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o gestor da rede deve esforçar-se por as cumprir tanto quanto for possível.

2. O gestor da rede publica um relatório anual e é regularmente submetido a uma auditoria independente.».

Capítulo V: Espaço aéreo, interoperabilidade e inovação tecnológica

(79) O capítulo IV passa a ser o capítulo V e passa intitular-se «*Espaço aéreo, interoperabilidade e inovação tecnológica*».

(80) O artigo 23.º passa a ser o artigo 32.º, sendo alterado do seguinte modo:

«Sem prejuízo da publicação de informação aeronáutica pelos Estados-Membros e em consonância com esta, o gestor da rede, em cooperação com a Comissão, 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.».

(81) É suprimido o artigo 24.º.

(82) É aditado um novo artigo 33.º intitulado «*Utilização flexível do espaço aéreo*», com a seguinte redação:

«1. Tendo em conta 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, tal como descrito pela OACI e desenvolvido pelo Eurocontrol, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes e em consonância com o Plano Diretor Europeu ATM.

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

3. Sempre que, e em especial na sequência dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, for necessário reforçar e harmonizar a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo no interior do Céu Único Europeu, a Comissão adotará medidas no contexto

da política comum de transportes. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.».

(83) É aditado um novo artigo 34.º intitulado «*Coordenação do SESAR*», com a seguinte redação:

«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 cooperar a fim de assegurar uma coordenação eficaz entre essas três fases, de modo a alcançar uma transição harmoniosa e atempada entre elas.

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

Capítulo VI: Disposições finais

(84) O capítulo V passa a ser o capítulo VI.

(85) É suprimido o artigo 25.º.

(86) O artigo 26.º é renumerado, passando a ser o artigo 36.º, e é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

«A delegação de poderes referida nos artigos 6.º e 26.º é conferida à Comissão por um período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.»;

(b) No n.º 3, as referências ao «*artigo 11.º, n.º 7, ao artigo 17.º, n.º 3, e ao artigo 25.º*» são substituídas por referências aos «*artigos 6.º e 26.º*»;

(c) No início do n.º 4, é aditada uma nova frase:

«Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.»;

(d) No n.º 5, as referências ao «*artigo 11.º, n.º 7, ao artigo 17.º, n.º 3, e ao artigo 25.º*» são substituídas por referências aos «*artigos 6.º e 26.º*».

(87) O artigo 27.º passa a ser o artigo 37.º. No n.º 1, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«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.».

(88) No que diz respeito ao artigo 28.º, remete-se para o ponto 45 supra.

(89) É suprimido o artigo 29.º.

(90) O artigo 30.º passa a ser o artigo 39.º, sendo alterado do seguinte modo:

«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. Para o efeito, procurarão, no

âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, 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 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.».

(91) O artigo 31.º passa a ser o artigo 40.º O título passa a ter a seguinte redação: «*Apoio de outros organismos*». O artigo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão pode requerer o apoio de outros organismos para executar as tarefas que lhe incumbem no quadro do presente regulamento.».

(92) O artigo 32.º é renumerado, passando a ser o artigo 41.º e sendo alterado do seguinte modo:

«1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão, nem a Agência, na sua qualidade de PRB ou não, 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.

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

3. A informação e os dados facultados com base no regime de tarifação estabelecido nos artigos 19.º a 24.º, nomeadamente no que se refere aos custos determinados, aos custos reais e às receitas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser divulgados ao público.».

(93) O artigo 33.º passa a ser o artigo 42.º. O primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infrações ao disposto no presente regulamento e nos atos delegados e 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.».

(94) O artigo 34.º é renumerado, passando a ser o artigo 43.º e sendo alterado do seguinte modo:

«1. A Comissão procede a uma avaliação da aplicação do presente regulamento até 2030. Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros 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.».

(95) O artigo 35.º passa a ser o artigo 44.º A pontuação é alterada e o texto passa a ter a seguinte redação:

«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 indispensáveis:

- (a) para a vigilância do espaço aéreo 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 satisfazer 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.».

(96) É suprimido o artigo 36.º.

(97) O artigo 37.º passa a ser o artigo 45.º e é suprimida a referência ao Regulamento (CE) n.º 552/2004.

(98) O artigo 38.º passa a ser o artigo 46.º O texto que figura na proposta inicial passa a ser o n.º 1, sendo inserido o n.º 2 com a seguinte redação:

«2. O artigo 3.º, n.º 3, é aplicável a partir de [Serviço das Publicações: inserir a data - 48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Os artigos 10.º e 24.º são aplicáveis a partir de 1 de julho de 2023. 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.

O artigo 26.º, n.º 3, 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, após a entrada em vigor do presente regulamento e abrangendo essas disposições, se tornar aplicável.».

Anexos

(99) É suprimido o anexo I.

(100) O anexo II passa a ser o Anexo I, passando a intitular-se: *«Condições que podem ser associadas aos certificados referidos no artigo 6.º»* O texto passa a ter a seguinte redação:

«As condições adicionais associadas aos certificados poderão, se for caso disso, dizer respeito:

- a) À delimitação ou restrição de operações de serviços diversos dos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea;*

b) Aos contratos, acordos ou outras medidas entre o(s) prestador(es) de serviço(s) e terceiros relativos ao(s) serviço(s) em questão;

c) À prestação de informações que seja razoavelmente necessária para a verificação dos requisitos constantes do artigo 6.º, n.º 1;

d) A outras exigências legais não específicas dos serviços de navegação aérea, tal como as condições relacionadas com a suspensão ou revogação do certificado.».

(101) É aditado um novo anexo II intitulado «Regulamentos revogados e respetiva alteração», com a seguinte redação:

«

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

»

(102) O anexo III é adaptado aos termos da presente proposta alterada.

Para facilitar a sua leitura e análise, é anexado ao presente documento o texto integral da proposta alterada de codificação.

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 ~~que institui a Comunidade Europeia~~, nomeadamente ~~o n.º 2 do artigo 80.º~~ 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 Europeu²¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓ novo

- (1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho²³, o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴ e o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵ foram alterados de modo substancial. Atendendo à necessidade de introduzir novas

²¹ ~~JO C 241 de 7.10.2002, p. 24; JO C [...], [...], p. [...].~~

²² ~~JO C 278 de 14.11.2002, p. 13; JO C [...], [...], p. [...].~~

²³ 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).

²⁴ 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).

²⁵ 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).

alterações, é conveniente, por razões de clareza, proceder à reformulação destes regulamentos.

↓ 549/2004 Considerando 1
(adaptado)

~~A execução da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficiente que permita o funcionamento seguro e regular dos serviços de transporte aéreo, facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.~~

↓ 549/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~Por ocasião da sua reunião extraordinária de 23 e 24 de Março de 2000, em Lisboa, o Conselho Europeu convidou a Comissão a apresentar propostas sobre a gestão do espaço aéreo, o controlo do tráfego aéreo e a gestão do fluxo de tráfego aéreo, com base nos trabalhos do grupo de alto nível sobre o céu único europeu criado pela Comissão. Este grupo, constituído nomeadamente pelas autoridades civis e militares responsáveis pela navegação aérea nos Estados-Membros, apresentou o seu relatório em Novembro de 2000.~~

↓ 1070/2009 Considerando 2
(adaptado)
⇒ novo

- (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, ~~de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do Céu Único Europeu («regulamento quadro»)~~, o Regulamento (CE) n.º 550/2004, ~~de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu («regulamento relativo à prestação de serviços»)~~, o Regulamento (CE) n.º 551/2004, ~~de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo»)~~, e o Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ ~~de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade»)~~, 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 Conselho²⁷, reforçou ainda mais a iniciativa «Céu Único

²⁶ 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).

²⁷ 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

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 2018/113 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸, uma vez que as regras necessárias à interoperabilidade dos sistemas, componentes e procedimentos ATM foram incorporadas no referido regulamento. ↩

↓ novo

- (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.

↓ 550/2004 Considerando 3
(adaptado)

~~O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, a seguir designado «regulamento-quadro»²⁹, estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.~~

↓ 551/2004 Considerando 4
(adaptado)

~~O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, a seguir designado «regulamento-quadro»³⁰, estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.~~

↓ 551/2004 Considerando 5
(adaptado)

- (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 ~~Comunidade~~ União , sob reserva

fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (JO L 300 de 14.11.2009, p. 34).

²⁸ 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).

²⁹ ~~Ver página 1 do presente Jornal Oficial.~~

³⁰ ~~Ver página 1 do presente Jornal Oficial.~~

do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo.

↓ 1070/2009 Considerando 1

- (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 as capacidades e facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.
-

↓ 1070/2009 Considerando 37

(adaptado)

⇒ novo

- (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, ~~ponderar a introdução dos~~ ⇒ respeitar os ~~↵~~ chamados princípios da «cultura justa». ⇒ Os pareceres e as recomendações do grupo de peritos «Dimensão humana»³¹ do Céu Único Europeu devem ser considerados e tidos em conta. ~~↵~~
-

↓ novo

- (7) As melhorias no desempenho ambiental da gestão do tráfego aéreo contribuem também diretamente para a consecução dos objetivos previstos no Acordo de Paris e no Pacto Ecológico Europeu da Comissão, nomeadamente através da redução das emissões da aviação.
-

↓ 549/2004 Considerando 6

(adaptado)

- ~~(8)~~ ~~☒~~ Em 2004, ~~☒~~ ~~o~~ Os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu³². 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.

³¹ C(2017) 7518 final

³² Ver p. 9 do presente Jornal Oficial.

↓ 549/2004 Considerando 3

~~O bom funcionamento do sistema de transporte aéreo requer um nível elevado e consistente de segurança dos serviços de navegação aérea que permita uma utilização óptima do espaço aéreo europeu, bem como um nível elevado e consistente de segurança do tráfego aéreo, em conformidade com a missão de interesse geral dos serviços de navegação aérea, designadamente as obrigações de serviço público. Por conseguinte, deve satisfazer os mais elevados padrões de responsabilidade e competência.~~

↓ 549/2004 Considerando 4

~~A iniciativa relativa ao Céu Único Europeu deverá ser desenvolvida consentaneamente com as obrigações que emanam da filiação da Comunidade e dos seus Estados Membros no Eurocontrol, e de harmonia com os princípios fixados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.~~

↓ 549/2004 Considerando 5

(adaptado)

- (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 ~~Comunidade~~ União, em conformidade com o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia .
-

↓ 549/2004 Considerando 23

(adaptado)

~~Através de uma Declaração Conjunta dos respectivos Ministros dos Negócios Estrangeiros, lavrada em Londres, em 2 de Dezembro de 1987, o Reino de Espanha e o Reino Unido chegaram a acordo sobre um regime destinado a reforçar a cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar. Este regime ainda não se encontra em aplicação.~~

↓ 550/2004 Considerando 1

~~Os Estados Membros reestruturaram, em diferentes graus, os seus prestadores de serviços de navegação aérea nacionais, aumentando o seu nível de autonomia e a liberdade de prestação de serviços. A necessidade de assegurar a satisfação de requisitos mínimos de interesse público torna-se cada vez mais premente neste novo cenário.~~

↓ 550/2004 Considerando 4

~~Para criar o céu único europeu, deverão ser adoptadas medidas destinadas a garantir a prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea de forma coerente com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no 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»)³³. É importante organizar de forma harmonizada a prestação de tais serviços para responder adequadamente às necessidades dos utilizadores do espaço aéreo e regular a segurança e eficiência do tráfego aéreo.~~

↓ 551/2004 Considerando 1

~~A criação do céu único europeu requer uma abordagem harmonizada para a regulação da organização e utilização do espaço aéreo.~~

↓ 551/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~No relatório do grupo de alto nível sobre o céu único europeu, de Novembro de 2002, considera-se que o espaço aéreo deverá ser configurado, regulado e estrategicamente gerido no plano europeu.~~

↓ 551/2004 Considerando 3
(adaptado)

~~A comunicação da Comissão sobre a criação do céu único europeu, de 30 de Novembro de 2001, preconiza a realização de uma reforma estrutural que permita a criação do céu único europeu através de uma gestão progressivamente mais integrada do espaço aéreo e do desenvolvimento de novos conceitos e procedimentos de gestão do tráfego aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 6

~~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 necessidade de segurança e defesa dos Estados-Membros, bem como os compromissos por estes assumidos em organizações internacionais.~~

³³ Ver p. 20 do presente Jornal Oficial.

↓ 551/2004 Considerando 7

~~A gestão eficiente do espaço aéreo é essencial para aumentar a capacidade do sistema de serviços de tráfego aéreo, otimizar a resposta às diversas necessidades dos utilizadores e assegurar a mais flexível utilização possível do espaço aéreo.~~

↓ 549/2004 Considerando 8

~~Por todos estes motivos e tendo em vista o alargamento do céu único europeu a um maior número de Estados europeus, a Comunidade, tendo em conta os desenvolvimentos em curso no âmbito do Eurocontrol, deverá fixar objetivos comuns e elaborar um programa de ação que mobilize os esforços da Comunidade, dos Estados Membros e dos diferentes agentes económicos para realizar um espaço aéreo operacional mais integrado, o céu único europeu.~~

↓ 549/2004 Considerando 24

~~Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a criação do céu único europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados Membros, devido à dimensão transnacional desta ação, e pode, por conseguinte, ser melhor alcançado a nível comunitário, assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo.~~

↓ 549/2004 Considerando 9

~~Sempre que os Estados Membros tomarem medidas para assegurar o cumprimento dos requisitos comunitários, as autoridades que verificam esse cumprimento devem ser suficientemente independentes dos prestadores do serviço de navegação aérea.~~

↓ 549/2004 Considerando 10

~~Os serviços de navegação aérea, especialmente os serviços de tráfego aéreo que sejam comparáveis a autoridades públicas, exigem uma separação funcional ou estrutural e são organizados segundo formas jurídicas muito diferentes consoante os Estados Membros.~~

↓ 549/2004 Considerando 11

~~Nos casos em que é exigida a realização de auditorias independentes aos prestadores de serviços de navegação aérea, deverão ser reconhecidas como auditorias independentes as inspeções das autoridades oficiais de controlo de contas dos Estados Membros quando esses serviços forem prestados pela administração pública ou por organismos públicos sujeitos ao~~

~~controle das referidas autoridades, quer os relatórios elaborados sejam ou não tornados públicos.~~

↓ 1070/2009 Considerando 9

(adaptado)

⇒ novo

- (10) 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. Tal ~~Essa independência~~ não poderá impedir ~~essas autoridades~~ ~~as autoridades supervisoras nacionais~~ ~~de fazerem parte das autoridades reguladoras competentes para vários setores regulamentados, desde que estas cumpram os requisitos de independência, ou de se integrarem do ponto de vista organizacional nas autoridades nacionais em matéria de concorrência~~ ~~de exercerem as suas funções no âmbito de um determinado quadro administrativo.~~
-

↓ novo

- (11) 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. Procedimentos adequados de nomeação do pessoal deverão contribuir para assegurar a independência das autoridades supervisoras nacionais, garantindo em especial que a nomeação de pessoas responsáveis pela tomada de decisões estratégicas seja efetuada por uma autoridade pública que não exerça diretamente direitos de propriedade sobre os prestadores de serviços de navegação aérea.
-

↓ 1070/2009 Considerando 10

⇒ novo

- (12) As autoridades supervisoras nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do ~~eCéu Único e~~Europeu, motivo pelo qual ~~a Comissão~~ ~~deverão~~ ~~facilitar a cooperação entre elas~~ ~~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.~~
-

↓ 550/2004 Considerando 6

~~Os Estados-Membros são responsáveis pela fiscalização da prestação segura e eficiente dos serviços de navegação aérea e pelo cumprimento por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea dos requisitos comuns estabelecidos a nível comunitário.~~

↓ 550/2004 Considerando 7

~~Os Estados-Membros deverão poder confiar a organizações de reconhecida experiência técnica a verificação do cumprimento por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea dos requisitos comuns estabelecidos a nível comunitário.~~

↓ 549/2004 Considerando 17
(adaptado)

~~Os parceiros sociais devem ser informados e consultados de maneira apropriada sobre todas as medidas com repercussões sociais importantes. O Comité de Diálogo Setorial instituído com base na Decisão 1998/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu,³⁴ deverá igualmente ser consultado.~~

↓ novo

- (13) A cooperação entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo é um instrumento importante para melhorar o desempenho do sistema ATM europeu, devendo ser incentivada. Os Estados-Membros devem poder estabelecer mecanismos de cooperação que não sejam limitados a formas predefinidas de cooperação ou a zonas geográficas.
- (14) A certificação de segurança e a supervisão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea são conduzidas pelas autoridades nacionais competentes ou pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a Agência), em conformidade com os requisitos e processos estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139. São necessários requisitos adicionais relacionados com a solidez financeira, a responsabilidade e a cobertura de seguro para a prestação de serviços de navegação aérea, os quais devem ser sujeitos à emissão de um certificado económico. Um prestador de serviços de navegação aérea só deve poder oferecer serviços na União se for titular de um certificado de segurança e de um certificado económico.
- (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, prestados em regime de exclusividade, devem ser objeto de designação e de requisitos mínimos de interesse público.
- (17) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo ou os operadores aeroportuários devem ter a possibilidade de adquirir serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS), serviços de informação aeronáutica (AIS), serviços de dados de tráfego aéreo (ADS), serviços meteorológicos (MET) ou serviços de tráfego aéreo de terminal em condições de mercado, sem prejuízo dos requisitos de segurança, sempre que considere que tal contratação permite ganhos do ponto de vista da relação custo-eficácia. A

³⁴ [JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.](#)

possibilidade de recorrer a este tipo de contratos deverá permitir uma maior flexibilidade e promover a inovação nos serviços, sem afetar as necessidades específicas 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 de terminal, estes não devem estar sujeitos ao regime de tarifação previsto no presente regulamento, no artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,³⁵ relacionado com a aplicabilidade desse regime.
- (19) A prestação de serviços de tráfego aéreo de rota deverá ser distinta, do ponto de vista organizativo, da prestação de serviços CNS, AIS, ADS, MET e de tráfego aéreo de terminal, nomeadamente por meio da separação de contas, a fim de assegurar a transparência e evitar a discriminação, subvenções cruzadas e distorções da concorrência.
- (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 Conselho³⁶ e a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁷. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar o cumprimento dos requisitos em matéria de contratação pública, aplicáveis aos serviços de navegação aérea.
- (21) A gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas exige a disponibilidade de serviços de informação comum. A fim de conter os custos dessa gestão do tráfego, os preços dos serviços de informação comum devem basear-se no custo e numa margem razoável sobre os lucros, devendo ser sujeitos à aprovação das autoridades supervisoras nacionais. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar os dados necessários à prestação dos serviços.
- (22) O sistema de desempenho e o regime de tarifação destinam-se 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, devendo, para o efeito, incluir incentivos pertinentes e adequados. Tendo em conta este objetivo, o sistema de desempenho e o regime de tarifação não devem abranger os serviços prestados em condições de mercado.
- (23) A bem da eficiência, a supervisão necessária do sistema de desempenho e do regime de tarifação deve centrar-se nos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados enquanto tal.
- (24) As responsabilidades pela supervisão no que respeita ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação devem ser devidamente repartidas.
- (25) Tendo em conta os elementos de rede e transfronteiriços inerentes à prestação de serviços de navegação aérea de rota e o facto de, conseqüentemente, o desempenho dever ser avaliado em função de objetivos de desempenho a nível da União, um órgão da União deve ser responsável pela avaliação e aprovação dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota, sob reserva

³⁵ Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

³⁶ 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).

³⁷ 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 UE L 94 de 28.3.2014, p. 243).

de um controlo jurisdicional exercido por um órgão de recurso e, eventualmente, pelo Tribunal de Justiça. A fim de assegurar que as tarefas sejam executadas com um elevado nível de competências e independência, esse órgão da União deve ser a Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho (PRB), operando em conformidade com as regras de governação específicas previstas no Regulamento (UE) 2018/1139. Dado o seu conhecimento das circunstâncias locais, necessário para avaliar os serviços de navegação aérea de terminal, as autoridades supervisoras nacionais devem ser responsáveis pela avaliação e aprovação dos planos de desempenho e dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal. A repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal constitui uma operação única, relevante para ambos os tipos de serviços, devendo, por conseguinte, ser sujeita à supervisão da Agência na sua qualidade de PRB.

- (26) Os projetos dos planos de desempenho no domínio dos serviços de navegação aérea de rota e de terminal devem ser coerentes com os objetivos de desempenho correlatos a nível da União e conformes com determinados critérios qualitativos, de modo a assegurar, tanto quanto possível, que os objetivos fixados sejam efetivamente atingidos. O procedimento de avaliação deve assegurar a rápida retificação das deficiências.
- (27) O desempenho das funções de rede deve estar sujeito a critérios que lhes sejam específicos, tendo em conta a natureza específica dessas funções. As funções de rede devem ser sujeitas a objetivos de desempenho em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.
- (28) O regime de tarifação deve basear-se no princípio de que os utilizadores do espaço aéreo devem suportar os custos incorridos com a prestação dos serviços recebidos, mas de que apenas devem ser tidos em conta os custos imputáveis a esses serviços e que não estejam abrangidos de outro modo. Os custos relacionados com o gestor da rede devem ser incluídos nos custos determinados elegíveis a cobrar aos utilizadores do espaço aéreo. 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, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.
- (29) Os mecanismos de 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, devem ser estabelecidos ao nível da União, tendo em conta a natureza transfronteiriça da aviação. As autoridades supervisoras nacionais deverão também ter a possibilidade de estabelecer mecanismos a nível local no que se refere aos serviços de terminal.
- (30) A fim de incentivar os utilizadores do espaço aéreo a optarem pelo itinerário mais curto, nomeadamente em alturas de congestionamento, deverá ser possível estabelecer uma taxa unitária comum para os serviços de rota em todo o espaço aéreo do Céu Único Europeu. O estabelecimento de qualquer taxa unitária comum deve ser neutro em termos de receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo.
- (31) Deve prever-se a transparência das contas dos prestadores de serviços de navegação aérea, como meio de evitar subvenções cruzadas e subseqüentes distorções.

- (32) As funções da rede ATM devem contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e apoiar a consecução dos objetivos de desempenho a nível da União. Devem assegurar 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. O gestor da rede deve ser incumbido de uma série de tarefas que contribuem para a execução destas funções e a sua atividade deve envolver todas as partes interessadas operacionais em causa.
- (33) No processo decisório cooperativo, no que se refere às decisões a tomar pelo gestor da rede, deverão prevalecer os interesses da rede. As partes no processo decisório cooperativo devem, por conseguinte, atuar na medida do possível, no sentido de melhorar o funcionamento e o desempenho da rede. Os procedimentos relativos ao processo decisório cooperativo devem promover os interesses da rede e permitir que as questões sejam resolvidas e seja encontrado um consenso sempre que possível.
- (34) Para reforçar o ênfase dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no cliente e oferecer aos utilizadores do espaço aéreo a possibilidade de influenciarem mais as decisões que os afetam, é necessário tornar mais efetiva a consulta e a participação das partes interessadas nas grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo.

↓ 1070/2009 considerando 11
(adaptado)

~~As condições associadas aos certificados devem ser objetivamente justificadas e devem ser não discriminatórias, proporcionais e transparentes, bem como compatíveis com as normas internacionais pertinentes.~~

↓ 550/2004 considerando 2
(adaptado)

~~O relatório do grupo de alto nível sobre o céu único europeu, de Novembro de 2000, confirmou a necessidade de dispor de regras a nível comunitário para estabelecer a distinção entre regulação e prestação de serviços e para introduzir um sistema de certificação destinado a preservar os requisitos de interesse público, primordialmente em termos de segurança, e melhorar os mecanismos de tarifação.~~

↓ 550/2004 considerando 10

~~Deve ser estabelecido um sistema comum de certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea que constituirá uma forma de definir os direitos e obrigações desses prestadores de serviços, garantindo, simultaneamente, a continuidade da prestação de serviços e o controlo regular do cumprimento desses requisitos.~~

↓ 550/2004 considerando 12

~~Os certificados devem ser reciprocamente reconhecidos por todos os Estados-Membros para que os prestadores de serviços de navegação aérea possam exercer as suas atividades num Estado-Membro que não seja aquele em que obtiveram os seus certificados, dentro dos limites ditados pelos imperativos de segurança.~~

↓ 550/2004 considerando 14

~~Com o objetivo de facilitar uma gestão segura do tráfego aéreo através das fronteiras dos Estados-Membros no interesse dos utilizadores do espaço aéreo e dos seus passageiros, o sistema de certificação deverá prever um quadro que permita aos Estados-Membros designarem prestadores de serviços de tráfego aéreo, independentemente do local em que tenham sido certificados.~~

↓ 550/2004 considerando 5

~~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 têm um carácter económico que justifique a aplicação das regras de concorrência do Tratado.~~

↓ 550/2004 considerando 13

~~A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação aeronáutica, deve ser organizada em condições de mercado, tendo simultaneamente em conta as especificidades de tais serviços e a manutenção de um nível elevado de segurança.~~

↓ 550/2004 considerando 15

~~Os Estados-Membros deverão, com base na sua análise das condições de segurança apropriadas, designar um ou mais prestadores de serviços meteorológicos para a totalidade ou para uma parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, sem terem de recorrer a concurso público.~~

↓ 550/2004 considerando 19

~~As condições de tarifação aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo devem ser justas e transparentes.~~

↓ 550/2004 considerando 20

~~As taxas de utilização devem constituir uma contrapartida das estruturas e serviços oferecidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos Estados-Membros. O nível das taxas de utilização deve ser proporcional aos custos, tendo em conta os objetivos de segurança e de eficiência económica.~~

↓ 550/2004 considerando 21

~~Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.~~

↓ 550/2004 considerando 22

~~Os prestadores de serviços de navegação aérea oferecem um determinado número de estruturas e serviços directamente relacionados com a exploração de aeronaves, cujos custos devem poder cobrir de acordo com o princípio do «utilizador pagador», ou seja, o utilizador do espaço aéreo deve suportar os custos que ocasiona no local de utilização ou o mais perto possível deste.~~

↓ 550/2004 considerando 23

~~É importante garantir a transparência dos custos inerentes a tais estruturas e serviços. Por conseguinte, todas as alterações do sistema ou do nível das taxas devem ser explicadas aos utilizadores do espaço aéreo. Essas alterações e os investimentos propostos pelos prestadores de serviços de navegação aérea devem ser explicados no quadro de intercâmbios de informação entre os seus organismos de gestão e os utilizadores do espaço aéreo.~~

↓ 550/2004 considerando 24

~~Deve ser prevista a possibilidade de modular as taxas de forma a contribuir para a maximização da capacidade global do sistema. Os incentivos financeiros podem constituir uma forma útil de acelerar a introdução de equipamentos de terra ou de bordo que aumentem a capacidade, de recompensar níveis de desempenho elevados ou de compensar inconvenientes decorrentes da escolha de rotas menos desejáveis.~~

↓ 550/2004 considerando 25

~~No contexto das receitas geradas para garantir uma razoável rentabilidade do activo, e em articulação direta com as poupanças resultantes de melhorias de eficiência, a Comissão deverá estudar a possibilidade de estabelecer uma reserva destinada a reduzir o impacto de um súbito aumento das taxas impostas aos utilizadores do espaço aéreo em períodos de tráfego reduzido.~~

↓ 550/2004 considerando 26

~~A Comissão deve examinar a viabilidade da concessão de assistência financeira temporária a medidas destinadas a aumentar a capacidade do sistema europeu de controlo do tráfego aéreo na sua globalidade.~~

↓ 550/2004 considerando 27

~~A definição e imposição de taxas aos utilizadores do espaço aéreo deve ser objeto de revisão periódica pela Comissão, em cooperação com o Eurocontrol, as autoridades supervisoras nacionais e os utilizadores do espaço aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 8

~~As actividades do Eurocontrol confirmam que a rede de rotas e a estrutura do espaço aéreo não podem, de forma realista, ser desenvolvidas isoladamente, já que cada Estado-Membro é parte integrante da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, a seguir designada «REGTA», tanto no interior como fora do território da Comunidade.~~

↓ 551/2004 considerando 13

~~É essencial obter uma estrutura do espaço aéreo comum e harmonizada em termos de rotas e sectores, basear a organização actual e futura do espaço aéreo em princípios comuns e configurar e gerir o espaço aéreo de acordo com regras harmonizadas.~~

↓ novo

(35) É essencial a disponibilidade de dados operacionais pertinentes para permitir a prestação flexível de serviços de dados de tráfego aéreo em bases transfronteiriças e à escala da União. Por conseguinte, tais dados devem ser disponibilizados às partes interessadas, incluindo aos potenciais novos prestadores de serviços de dados de tráfego aéreo. 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. O acesso em tempo útil a informação atualizada 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.

↓ 550/2004 considerando 16

~~Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão estabelecer e manter uma cooperação estreita com as autoridades militares responsáveis por actividades susceptíveis de afectar o tráfego aéreo geral através da celebração dos acordos adequados.~~

↓ 550/2004 considerando 17

~~A contabilidade dos prestadores de serviços de navegação aérea deverá ser o mais transparente possível.~~

↓ 550/2004 considerando 18

~~A introdução de princípios e condições harmonizados de acesso aos dados operacionais deve facilitar a prestação de serviços de navegação aérea e as operações dos utilizadores do espaço aéreo e dos aeroportos num novo enquadramento.~~

↓ 551/2004 considerando 9

~~Deve ser estabelecido um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado para o tráfego aéreo geral em rota no espaço aéreo superior, devendo ser identificada em conformidade a interface entre os espaços aéreos superior e inferior.~~

↓ 551/2004 considerando 10

~~Uma região europeia superior de informação de voo, a seguir designada «RESIV», abrangendo o espaço aéreo superior sob a responsabilidade dos Estados-Membros no âmbito do presente regulamento, deverá facilitar o planeamento comum e a publicação de informação aeronáutica a fim de superar os estrangulamentos regionais.~~

↓ 1070/2009 considerando 30

(adaptado)

⇒ novo

(36) A disponibilização de informação aeronáutica moderna, completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na simplificação do acesso ao espaço aéreo comunitário ☒ da União ☒ e ⇒ às possibilidades de circular ⇐ à liberdade de circulação neste último. Tendo em conta o plano diretor ATM, a Comunidade deverá tomar a iniciativa de modernizar este setor em cooperação com o Eurocontrol e garantir que os utilizadores possam aceder a estes dados através de um único ponto de acesso público, que preste informações integradas

~~modernas, de fácil utilização e validadas~~ ⇒ O acesso a esses dados deve ser facilitado através de uma infraestrutura de informação adequada⇐.

↓ novo

- (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. Devem ser estabelecidas regras para assegurar a aplicação deste conceito e a Comissão deve ser habilitada a prever medidas que assegurem uma maior harmonização.
- (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.
-

↓ 551/2004 considerando 11

~~Os utilizadores do espaço aéreo enfrentam condições díspares de acesso ao espaço aéreo comunitário e de liberdade de circulação nesse mesmo espaço. Tais disparidades devem-se à falta de harmonização da classificação do espaço aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 12

~~A reconfiguração do espaço aéreo deverá basear-se em requisitos operacionais independentemente das fronteiras existentes. Deverão ser desenvolvidos princípios gerais comuns para a criação de blocos de espaço aéreo uniformes e funcionais em consulta com o Eurocontrol, e com base no aconselhamento técnico deste.~~

↓ 551/2004 considerando 14

~~O conceito de utilização flexível do espaço aéreo deve ser aplicado de forma eficaz. É necessário otimizar a utilização dos sectores do espaço aéreo, especialmente em períodos de ponta do tráfego aéreo geral e em espaço aéreo de tráfego denso, mediante uma cooperação~~

~~entre os Estados-Membros no que respeita à utilização desses sectores para operações e treino militares. Para tal, é necessário atribuir os recursos adequados para uma aplicação eficaz do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tendo em conta os requisitos civis e militares.~~

↓ 551/2004 considerando 15

~~Os Estados-Membros deverão esforçar-se por cooperar com os Estados-Membros vizinhos na aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo transfronteiriço.~~

↓ 551/2004 considerando 16

~~As diferenças de organização da cooperação civil-militar na Comunidade restringem a gestão uniforme e em tempo útil do espaço aéreo, bem como a introdução de mudanças. O êxito do céu único europeu depende de uma cooperação eficaz entre as autoridades civis e militares, sem prejuízo das prerrogativas e responsabilidades dos Estados-Membros no domínio da defesa.~~

↓ 551/2004 considerando 17

~~As operações e o treino militares devem ser salvaguardados sempre que a aplicação de princípios e critérios comuns seja prejudicial à sua realização segura e eficaz.~~

↓ 551/2004 considerando 18

~~Deverão ser introduzidas medidas adequadas destinadas a melhorar a eficácia da gestão do fluxo de tráfego aéreo, a fim de apoiar as unidades operacionais existentes, incluindo a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo do Eurocontrol, para garantir operações de voo eficientes.~~

↓ 549/2004 considerando 7

~~O espaço aéreo constitui um recurso limitado, cuja melhor e mais eficaz utilização só poderá ser realizável se as necessidades de todos os utilizadores forem tidas em conta e, quando for caso disso, encontrarem representação em todo o processo de desenvolvimento, tomada de decisões e implementação do céu único europeu, inclusive no Comité do Céu Único.~~

↓ 549/2004 considerando 25

~~As medidas necessárias para a execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão³⁸.~~

↓ 549/2004 considerando 26
(adaptado)

~~O n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento Interno Tipo aplicável aos comités³⁹ criados em aplicação do n.º 1 do artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE contém uma disposição modelo segundo a qual o presidente de um comité pode decidir convidar terceiros para uma reunião desse comité. Se adequado, o presidente do Comité do Céu Único deverá convidar representantes do Eurocontrol para participarem nas reuniões como observadores ou como peritos;~~

↓ 549/2004 considerando 18

~~As partes interessadas, tais como os prestadores de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do setor deverão poder aconselhar a Comissão acerca dos aspetos técnicos da realização do céu único europeu.~~

↓ 549/2004 considerando 12

~~É desejável alargar o céu único europeu a países terceiros europeus, quer no quadro da participação da Comunidade nos trabalhos do Eurocontrol, após a adesão da Comunidade ao Eurocontrol, quer através de acordos celebrados pela Comunidade com aqueles países.~~

↓ 549/2004 considerando 13

~~A adesão da Comunidade ao Eurocontrol é um elemento importante para a realização de um espaço aéreo pan-europeu.~~

↓ 549/2004 considerando 14

~~No processo de criação do céu único europeu, a Comunidade deve desenvolver, sempre que apropriado, o mais elevado nível de cooperação com o Eurocontrol, tendo em vista assegurar~~

³⁸ JOL 184 de 17.7.1999, p. 23.

³⁹ JO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

~~sinergias reguladoras e abordagens coerentes, e evitar qualquer redundância entre as duas entidades.~~

↓ 549/2004 considerando 15
(adaptado)

~~Em conformidade com as conclusões do grupo de alto nível, o Eurocontrol é a instância que possui os conhecimentos especializados apropriados para apoiar a Comunidade no seu papel de regulador. Assim, devem ser elaboradas regras de execução para as matérias que se incluam nas atribuições do Eurocontrol, nos termos dos mandatos conferidos a essa organização, sem prejuízo das condições a incluir no quadro de cooperação entre a Comissão e o Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 16

~~A elaboração das medidas necessárias à criação do céu único europeu requer consultas alargadas aos parceiros económicos e sociais.~~

↓ 550/2004 considerando 8

~~O regular funcionamento do sistema de transporte aéreo pressupõe igualmente que os prestadores de serviços de navegação aérea assegurem níveis de segurança uniformes e elevados.~~

↓ 550/2004 considerando 9

~~Devem ser adoptadas soluções para harmonizar os sistemas de concessão de licenças aos controladores aéreos, por forma a melhorar a disponibilidade dos mesmos e a promover o reconhecimento mútuo das licenças.~~

↓ 550/2004 considerando 28

~~Devido à natureza particularmente sensível das informações relativas aos prestadores de serviços de navegação aérea, as autoridades supervisoras nacionais não devem divulgar as informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, sem prejuízo da organização de um sistema destinado a controlar e publicar o desempenho desses prestadores de serviços.~~

↓ 549/2004 considerando 19

~~O desempenho do sistema de serviços de navegação aérea no seu conjunto a nível europeu deve ser avaliado com regularidade, tendo devidamente em conta a necessidade de manter um nível elevado de segurança, a fim de verificar a eficácia das medidas adoptadas e de propor novas medidas.~~

↓ 549/2004 considerando 21

~~O impacto das medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento deve ser avaliado à luz dos relatórios a apresentar regularmente pela Comissão.~~

↓ 551/2004 considerando 19

~~É necessário reflectir no alargamento dos conceitos de espaço aéreo superior ao espaço aéreo inferior, de acordo com um calendário e com estudos adequados.~~

↓ 549/2004 considerando 22

~~O presente regulamento 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 adoptarem medidas destinadas a assegurar que as suas forças armadas disponham de espaço aéreo suficiente para manterem condições de formação e de treino adequadas. Dever-se-á por conseguinte prever uma cláusula de salvaguarda que permita o exercício dessa competência.~~

↓ novo

(41) De modo a ter em conta os progressos técnicos ou operacionais, nomeadamente mediante a alteração dos anexos ou o aditamento das disposições no domínio da gestão da rede, é conveniente delegar na Comissão poderes para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O teor e âmbito de aplicação de cada delegação devem ser definidos em pormenor nos artigos aplicáveis. Ao adotar atos delegados nos termos do presente regulamento, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁴⁰. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(42) De forma a assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito às modalidades dos procedimentos de recrutamento e seleção das autoridades supervisoras nacionais, às regras de certificação económica dos prestadores de serviços de navegação aérea, às regras de execução dos regimes de desempenho e de tarifação, nomeadamente sobre a determinação de metas de desempenho à escala da União, à classificação dos serviços de navegação aérea de

⁴⁰ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

terminal e em rota, 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 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, à nomeação do gestor da rede e aos termos e condições dessa nomeação, às funções do gestor da rede e aos mecanismos de governação aplicáveis, às regras sobre a execução das funções de rede, às modalidades da consulta das partes interessadas em matéria de grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, aos requisitos relativos à disponibilidade dos dados operacionais, às condições de acesso e ao estabelecimento dos preços de acesso, 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 Conselho⁴¹.

↓ 1070/2009 considerando 11
(adaptado)

- (43) Os parceiros sociais deverão ser mais bem informados e consultados sobre todas as medidas com implicações sociais significativas. A nível da ~~Comunidade~~ União , o Comité de Diálogo Setorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão⁴², deverá igualmente ser consultado.

↓ 549/2004 considerando 20
(adaptado)

- (44) As ~~sanções~~ penalizações a prever em caso de infração ao disposto no presente regulamento ~~e nas disposições a que se refere o artigo 3.º~~ deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afetar a segurança.

↓ novo

- (45) Tendo em conta a posição jurídica do Reino de Espanha relativamente à soberania e à jurisdição no território onde o aeroporto se situa, o presente regulamento não deverá aplicar-se ao aeroporto de Gibraltar.

⁴¹ 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).

⁴² JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

↓ 549/2004 considerando 24
(adaptado)

(46) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a ~~criação~~ implementação do Céu Único Europeu, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, ~~devido à dimensão transnacional desta ação~~ mas pode ~~por conseguinte~~ devido à dimensão transnacional desta ação, ser mais bem alcançado ao nível da ~~Comunidade~~ União , ~~assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais,~~ a ~~Comunidade~~ 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 ~~aquele~~ esse objetivo,

↓ 550/2004 (adaptado)

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 1
(adaptado)

⇒ novo

Artigo 1.º

Objetivo Objeto e âmbito

1. ⇒ O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado do ~~o objetivo da iniciativa~~ Céu Único Europeu ~~é intensificar~~ de modo a garantir o cumprimento das atuais 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 (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS) para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. ~~Por~~ O Céu Único ~~e~~ Europeu abrange uma rede pan-europeia coerente ~~de rotas,~~ ⇒ um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado, sistemas de gestão da rede e de gestão do tráfego aéreo baseados ~~apenas~~ na segurança, na eficiência, ~~em considerações técnicas~~ ⇒ na interoperabilidade e na modernização tecnológica , em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo, ⇒ dos cidadãos e do ambiente. ~~Para alcançar o referido objetivo, o presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2
(adaptado)

2. A aplicação do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~ 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 ~~13.º~~. O presente regulamento ~~e as medidas a que se refere o artigo 3.º~~ não abrange ~~m~~ as operações e treinos militares.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 3
(adaptado)

3. A aplicação do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~ 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, ~~constitui objetivo adicional d~~ 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.

↓ 550/2004

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objetivo e âmbito de aplicação

~~1. No âmbito do regulamento quadro, o presente regulamento diz respeito à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu. Tem por objetivo estabelecer requisitos comuns para uma prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea na Comunidade.~~

~~2. O presente regulamento aplica-se à prestação de serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral, no âmbito e em conformidade com o disposto no regulamento quadro.~~

↓ 551/2004

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objetivo e âmbito de aplicação

~~1. No âmbito do regulamento quadro, o presente regulamento diz respeito à organização e utilização do espaço aéreo no Céu único europeu. O presente regulamento tem por objetivo reforçar o conceito de um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado no contexto da política comum de transportes e fixar procedimentos comuns de conceção, planeamento e gestão que garantam o desempenho seguro e eficaz da gestão do tráfego aéreo.~~

~~2. A utilização do espaço aéreo apoia a operação dos serviços de navegação aérea como um todo congruente e coerente em conformidade com o disposto no 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»)⁴³.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ novo

~~43. Sem prejuízo do artigo 10.º, o presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR e AFI da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o regulamento relativo à prestação de serviços. 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.~~

↓ 551/2004

~~4. As regiões de informação de voo compreendidas no espaço aéreo a que se aplica o presente regulamento são publicadas no Jornal Oficial da União Europeia.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 1

~~4. Considera-se que a aplicação do presente regulamento ao Aeroporto de Gibraltar não prejudica as respetivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte em relação ao litígio em torno da soberania do território em que o aeroporto se situa.~~

⁴³

Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

↓ novo

5. [Na eventualidade do regulamento ser adotado antes do termo do período de transição: O presente regulamento não se aplica ao aeroporto de Gibraltar.]

6. Exceto menção em contrário, sempre que se faça referência à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (Agência), tal referência deve ser entendida como visando a Agência na sua qualidade de autoridade responsável pela segurança e não de autoridade encarregada da análise do desempenho.

↓ 549/2004 (adaptado)

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da aplicação do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~, entende-se por:

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ novo

~~1. «Serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)», um serviço prestado para :~~

~~12.~~ «Serviço de controlo de aeródromo», o serviço de controlo do tráfego aéreo (ATC) prestado ao tráfego de um aeródromo;

~~23.~~ «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;

~~35.~~ «Prestadores de serviços de navegação aérea», as entidades públicas ou privadas que prestam um ou mais serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;

~~44.~~ «Serviços de navegação aérea (ANS) », os serviços de tráfego aéreo; serviços de comunicação, navegação ou vigilância (CNS) ; serviços meteorológicos ~~para navegação aérea~~ (MET) ; ~~e~~ serviços de informação aeronáutica (AIS) ; e serviços de dados de tráfego aéreo (ADS);

~~51.~~ «Serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)», um serviço prestado para :

a) Prevenir colisões:

i) entre aeronaves; ~~e~~

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

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

↓ novo

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, ou na prestação de dados tratados para efeitos de controlo de tráfego aéreo e de gestão do tráfego aéreo;

7. «Gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo (ATFCM)», um serviço destinado a proteger o controlo de tráfego aéreo de sobrecargas e a otimizar a utilização da capacidade disponível;

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ novo

~~89.~~ «Gestão do fluxo de tráfego aéreo ☒ (ATFM) ☒ », uma função ⇒ ou serviço ⇐ estabelecidos 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;

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. b)

⇒ novo

~~910.~~ «Gestão do tráfego aéreo (ATM)», o conjunto das funções ⇒ ou serviços ⇐ aéreos e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessários para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;

↓ 549/2004

~~1011.~~ «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);

~~116.~~ «Bloco de espaço aéreo», um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;

~~127.~~ «Gestão do espaço aéreo», uma função de planeamento cujo objetivo primordial é maximizar 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;

↓ novo

13. «Estrutura do espaço aéreo», um volume de espaço aéreo específico definido com vista a assegurar a exploração segura e otimizada das aeronaves;

↓ 1070/2009 Art. 1.º pt. 2, al. a)
(adaptado)

~~148.~~ «Utilizadores do espaço aéreo», os operadores das aeronaves exploradas em conformidade com ~~em sede de~~ regras do tráfego aéreo geral;

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. g)

~~1523b.~~ «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;

↓ 549/2004
⇒ novo

~~1613.~~ «Serviço de controlo de aproximação», um serviço ATC para os voos controlados que chegam e partem;

~~1712.~~ «Serviço de controlo regional», um serviço ATC para os voos controlados em áreas de controlo ~~num bloco de espaço aéreo~~;

↓ novo

18. «Valor de base», um valor definido por via de estimativa para efeitos do estabelecimento dos objetivos de desempenho e relativo aos custos determinados ou aos custos unitários determinados 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 cada prestador 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;

↓ 549/2004

~~14. «Pacote de serviços», dois ou mais serviços de navegação aérea;~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, pt. 2, al.
d) (adaptado)
⇒ novo

~~2115.~~ «Certificado», documento emitido ⇒ pela Agência, ⇐ por uma autoridade nacional ~~supervisora~~ ⇒ competente ⇐ ☒ ou por uma autoridade supervisora nacional, ☒ sob qualquer forma prevista no direito nacional, que confirme que o prestador de serviços de ⇒ gestão do tráfego aéreo e de ⇐ navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico;

↓ novo

22. «Serviço de informação comum (CIS)», um serviço que consiste na recolha de dados estáticos e dinâmicos e na sua divulgação para permitir a prestação de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas;

↓ 549/2004

~~2316.~~ «Serviços de comunicação», os serviços aeronáuticos móveis e fixos para permitir as comunicações terra-terra, ar-terra e ar-ar para fins de ATC;

~~18. «Conceito de operação», os critérios para a utilização operacional da REGTA ou de parte dessa rede;~~

~~2419.~~ «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) ;

↓ novo

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 os Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros atores, se necessário;

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. j)

⇒ novo

~~2741.~~ «Serviços transfronteiriços», ~~qualquer situação~~ de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços ⇒ que tem a sua sede principal num outro Estado-Membro ⇐ ~~certificado noutro Estado-Membro;~~

↓ novo

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;

29. «*Serviços de navegação aérea de rota*», *serviços de tráfego aéreo relacionados com o controlo de uma aeronave desde o fim da fase de descolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem, bem como os serviços de navegação aérea subjacentes necessários para prestar serviços de tráfego aéreo de rota.*

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 é estabelecida uma base de custos única;*

↓ 549/2004 (adaptado)

~~3120.~~ «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 ⁴⁴,

~~3217.~~ «Rede europeia de gestão do tráfego aéreo» (REGTA), a recolha dos sistemas, enumerados no ponto 3.1 do anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139 ~~(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 Interoperabilidade»)~~ ⁴⁵, que permitem a prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade ☒ União ☒, incluindo as interfaces nas fronteiras com países terceiros;

⁴⁴ Convenção com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, e revista pelo Protocolo de 27 de Junho de 1997.

⁴⁵ Ver página 33 do presente Jornal Oficial.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. c)
(adaptado)

~~3313a.~~ « ⊗ Plano ⊗ Diretor Europeu ATM», o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho⁴⁶, nos termos do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho ~~de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR)~~⁴⁷, com a nova redação que lhe foi dada;

↓ 1070/2009 Art. 1. pt. 2, al. f).
⇒ novo

~~3422.~~ «Utilização flexível do espaço aéreo», um conceito de gestão do espaço aéreo ⇒ 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 ⊗ ~~aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, com base no «Manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo», editado pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol);~~

↓ 549/2004

~~23. «Região de informação de voo», um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados serviços de informação de voo e de alerta.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. g)

~~3523a.~~ «Serviço de informação de voo», um serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;

↓ 549/2004

~~24. «Nível de voo», uma superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos.~~

⁴⁶ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁴⁷ Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR), JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, pt. 2, al. h).

~~25. «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 optimizadas 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;~~

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ novo

~~36~~²⁶. «Tráfego aéreo geral», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves estatais, incluindo militares, aduaneiras e policiais, quando esta ☒ essa ☒ circulação se efetue em conformidade com os procedimentos da ☒ Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), instituída pela Convenção de Chicago de 1944, relativa à Aviação Civil Internacional ☒ ICAO;

~~27. «OACI», a Organização Internacional da Aviação Civil instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.~~

~~37~~²⁸. «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. ~~A interoperabilidade obtém-se fazendo com que os sistemas e componentes cumpram os requisitos essenciais;~~

~~38~~²⁹. «Serviços meteorológicos», aquelas ☒ as ☒ instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, ⇒ avisos, ⇐ ☒ boletins ☒ e observações meteorológicas ⇒ para fins de navegação aérea ⇐, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;

↓ novo

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, com exceção das que impendem sobre as autoridades nacionais competentes;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~41~~³⁰. «Serviços de navegação», aquelas ☒ as ☒ instalações e os serviços que fornecem às aeronaves informação de posicionamento e cronometria;

↓ novo

42. «Crise na rede», uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo e 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 numa ou em 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;

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ novo

~~4431.~~ «Dados operacionais», a informação respeitante a todas as fases de um voo que são ☒ é ☒ necessária à tomada de decisões operacionais ⇒ para fins operacionais ⇐ por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes;

~~32.~~ «Procedimento», tal como utilizado no contexto do regulamento relativo à interoperabilidade, um método normalizado para a utilização seja técnica, seja operacional dos sistemas, no contexto de conceitos operacionais acordados e validados que exigem aplicação uniforme ao longo da REGTA;

↓ novo

45. «Plano de desempenho», um plano elaborado ou aprovado pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelo gestor da rede, destinado a melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede;

↓ 549/2004

~~4633.~~ «Colocação em serviço», a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema;

~~4734.~~ «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;

~~35.~~ «Rota», o itinerário a seguir por uma aeronave durante a respetiva exploração.

~~36.~~ «Operação uniforme», a exploração da REGTA de tal forma que, na perspetiva do utilizador, funcione como um sistema unitário;

↓ novo

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;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~5338.~~ «Serviços de vigilância», ~~aquelas~~ as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura;

~~5439.~~ «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;

↓ novo

55. «Serviços de navegação aérea de terminal», os serviços de controlo de aeródromo ou os serviços de informação de voo de aeródromo, que incluem os serviços consultivos de tráfego aéreo e os serviços de alerta, os serviços de tráfego aéreo relacionados com a aproximação e a partida das aeronaves, a uma distância do aeroporto em causa necessária para satisfazer os requisitos operacionais e os serviços de navegação aérea necessários;

56. «Zona de tarifação de terminal», um aeroporto ou grupo de aeroportos situado nos territórios de um Estado-Membro, no qual são prestados serviços de navegação aérea de terminal, e relativamente aos quais é estabelecida uma base de custos única;

↓ 549/2004

~~5740.~~ «Melhoramento», qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema.

↓ 549/2004

~~Artigo 3.º~~

~~Domínios de intervenção da Comunidade~~

~~1. O presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu, em conjugação com:~~

~~a) 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)⁴⁸;~~

~~b) 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)⁴⁹; e~~

~~e) 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 Interoperabilidade)⁵⁰;~~

~~e com as regras de execução aprovadas pela Comissão com base no presente regulamento e nos regulamentos acima referidos.~~

~~2. As medidas a que se refere o n.º 1 são aplicáveis sem prejuízo do disposto no presente regulamento.~~

⁴⁸ Ver p. 20 do presente Jornal Oficial.

⁴⁹ Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

⁵⁰ Ver página 26 do presente Jornal Oficial.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 3

(adaptado)

⇒ novo

CAPÍTULO II

⊗ AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS ⊗

Artigo 3.º~~4.º~~

⊗ Nomeação, estabelecimento e requisitos relativos às ⊗ Autoridades supervisoras nacionais

1. Os Estados-Membros nomeiam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos que assumam as funções atribuídas a essa autoridade ~~na aceção~~ ⊗ nos termos ⊗ do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º.~~

~~2. As autoridades supervisoras nacionais são independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea. Esta independência é alcançada através de separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e esses prestadores.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 3

(adaptado)

⇒ novo

~~3.2. ⊗ As ⊗ Autoridades supervisoras nacionais devem exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. ~~Esse objetivo é concretizado através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e fiscalização,~~ ⊗ e devem estar organizadas, dispor do pessoal necessário e ser geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade. ⊗ ~~incluindo no seio da administração do Estado-Membro. Todavia, tal não deve impedir as autoridades supervisoras nacionais de exercerem as suas funções no quadro das normas de organização das autoridades de aviação civil nacionais ou de qualquer organismo público.~~~~

↓ novo

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais devem ser juridicamente distintas e independentes de quaisquer entidades públicas ou privadas em termos organizativos, de funcionamento, estrutura jurídica e tomada de decisões.

As autoridades supervisoras nacionais devem também ser independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea em termos organizativos, de decisões de financiamento, estrutura jurídica e tomada de decisões.

4. Os Estados-Membros podem criar autoridades supervisoras nacionais, competentes para vários setores regulados, desde que essas entidades reguladoras integradas cumpram os requisitos de independência constantes do presente artigo. As autoridades supervisoras nacionais podem também, em termos organizativos, associar-se às autoridades nacionais da concorrência referidas no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho⁵¹, se o organismo conjunto satisfizer os requisitos de independência estabelecidos no presente artigo.

5. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deve cumprir os seguintes requisitos:

- a) Ser recrutado de acordo com regras claras e transparentes, que garantam a sua independência;
- b) Ser selecionado com base nas suas qualificações específicas, incluindo competências adequadas e experiência pertinente, ou receber formação adequada.

O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deve atuar de forma independente, nomeadamente evitando conflitos de interesses entre a prestação de serviços de navegação aérea e a execução das suas funções.

6. Além dos requisitos estabelecidos no n.º 5, o pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas deve ser nomeado por uma entidade do Estado-Membro em causa que não exerça diretamente direitos de propriedade sobre os prestadores de serviços de navegação aérea. Os Estados-Membros devem decidir se essas pessoas são nomeadas por um mandato de duração determinada e renovável, ou a título permanente, só podendo ser demitidas por motivos não relacionados com o seu processo de tomada de decisões. No desempenho das funções de autoridade supervisora nacional, o pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas não deve solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada e deve ter plenos poderes a nível do recrutamento e da gestão do seu pessoal.

Deve abster-se de todos os interesses, diretos ou indiretos, que possam ser considerados prejudiciais para a sua independência e possam influenciar o desempenho das suas funções. Para o efeito, deve apresentar, anualmente, uma declaração de compromisso e uma declaração de interesses, com indicação de todos os interesses, diretos ou indiretos.

O pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, pela realização de auditorias ou por outras funções diretamente relacionadas com a supervisão ou com objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea não deve exercer qualquer cargo ou responsabilidade profissional junto dos prestadores de serviços de navegação aérea, após o termo do seu mandato na autoridade supervisora nacional, durante um período mínimo de dois anos.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 3

(adaptado)

⇒ novo

~~7~~4. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades supervisoras nacionais dispõem dos recursos financeiros e das capacidades necessários para desempenhar as funções

⁵¹ 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).

que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva.
⇒ As autoridades supervisoras nacionais devem gerir o seu pessoal com base em dotações próprias, que devem ser definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar, em conformidade com o artigo 4.º ⇐

↓ novo

8. «Um Estado-Membro pode solicitar à Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho (PRB) que exerça as funções relacionadas com a aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação estabelecidos nos artigos 14.º, 17.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º e 25.º e nos atos de execução a que se referem os artigos 18.º e 23.º e pelas quais a autoridade supervisora nacional desse Estado-Membro é responsável nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.

Ao aceitar esse pedido, a Agência na sua qualidade de órgão de análise do desempenho torna-se a autoridade supervisora responsável pelas atividades abrangidas pelo pedido, e a autoridade supervisora nacional do Estado-Membro requerente é exonerada dessas responsabilidades. As regras previstas no Regulamento (UE) 2018/1139 e relativas à Agência na sua qualidade de PRB, aplicam-se à execução destas tarefas, nomeadamente no que se refere à cobrança de taxas e emolumentos.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 3

⇒ novo

95. 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 ⇐ ~~o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4.~~

↓ novo

10. A Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas que fixam as condições aplicáveis em matéria de recrutamento e seleção referidas no n.º 5, alíneas a) e b). Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

(adaptado)

Artigo 4.º

Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo 3.º ~~4.º~~ ~~do regulamento-quadro shall assegurar a supervisão adequada da aplicação do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efectuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços relacionados com o espaço aéreo sob~~

~~responsabilidade do Estado-Membro que tenha designado ou constituído a autoridade supervisora em questão:~~

↓ novo

- a) Realizar as atividades necessárias para a emissão dos certificados económicos a que se refere o artigo 6.º, incluindo a supervisão dos titulares desses certificados económicos;
 - b) Supervisionar a correta aplicação dos requisitos em matéria de contratação pública, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6;
 - c) Aplicar os regimes de desempenho e de tarifação estabelecidos nos artigos 10.º a 17.º e 19.º a 22.º e os atos de execução a que se referem os artigos 18.º e 23.º, dentro dos limites das suas funções definidas nesses artigos e atos, e supervisionar a aplicação do regulamento relativo à transparência das contas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 25.º.
2. As autoridades supervisoras nacionais são responsáveis por avaliar e aprovar a a fixação dos preços de prestação de serviços de informação comum, em conformidade com o artigo 9.º.
-

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

(adaptado)

⇒ novo

~~32. Para o efeito, e Cada autoridade supervisora nacional organiza~~ realiza as inspeções e vistorias , auditorias e outras atividades de monitorização necessárias, de modo a detetar eventuais incumprimentos dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo por parte de entidades sujeitas ao presente regulamento para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento, incluindo os requisitos em matéria de recursos humanos para a prestação de serviços de navegação aérea.

Toma todas as medidas de execução necessárias que podem, se for caso disso, incluir a alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados económicos por elas emitidos, em conformidade com o artigo 6.º.

Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores aeroportuários e os prestadores de serviços de informação comum em causa devem cumprir as medidas tomadas para o efeito pelas autoridades supervisoras nacionais.

↓ novo

Artigo 5.º

Cooperação entre autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais devem trocar informações e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, no quadro do órgão consultivo para a análise do desempenho a que se refere o artigo 114.º-A do Regulamento (UE) 2018/1139.

2. As autoridades supervisoras nacionais devem manter uma colaboração estreita, sempre que adequado, 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.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

(adaptado)

⇒ novo

3. ~~No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo que se estendem pelo~~ ⇒ As autoridades supervisoras nacionais facilitam a prestação de serviços transfronteiriços pelos prestadores de serviços de navegação aérea com o objetivo de melhorar o desempenho da rede. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num ~~espaço aéreo sob a responsabilidade de~~ dois ou ~~mais do que um~~ Estados-Membros ~~Membros~~ ~~os Estados-Membros em causa devem celebrar um acordo sobre a supervisão~~ ⇒ a realizar por si ao abrigo do presente regulamento, ~~relativa aos~~ dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa ~~que prestam serviços relacionados com esses blocos.~~ ⇒ As autoridades supervisoras nacionais em causa devem estabelecer um plano que especifica as modalidades da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

~~4. As autoridades supervisoras nacionais cooperam estreitamente, de modo a assegurar a adequada supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea titulares de um certificado válido de um Estado-Membro que também prestem serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento dos requisitos comuns aplicáveis estabelecidos no artigo 8.º B, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou das condições estabelecidas no anexo II.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

~~5. No caso de prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea, esses procedimentos devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas nos n.os 1 e 2 e dos resultados destas tarefas. Esse reconhecimento mútuo aplica-se igualmente quando são utilizados mecanismos de reconhecimento entre as autoridades supervisoras nacionais para o processo de certificação dos prestadores de serviços.~~

↓ novo

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 da cada uma das autoridades, das tarefas de supervisão enunciadas no presente regulamento e dos resultados destas. Devem especificar igualmente as autoridades supervisoras nacionais responsáveis pela certificação económica a que se refere o artigo 6.º.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

(adaptado)

⇒ novo

~~65. Se~~ Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades supervisoras nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a ~~sobre a~~ repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão. ⇒ Devem notificar esses acordos à Comissão. ←

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

~~Artigo 3.º~~

~~Entidades qualificadas~~

~~1. As autoridades supervisoras nacionais podem delegar, no todo ou em parte, as inspeções e vistorias referidas no n.º 2 do artigo 2.º em entidades qualificadas que preencham os requisitos estabelecidos no anexo I.~~

~~2. A delegação pelas autoridades supervisoras nacionais é válida na Comunidade por um prazo renovável de três anos. As autoridades supervisoras nacionais podem confiar a realização das inspeções e vistorias a qualquer entidade qualificada situada na Comunidade.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

~~Artigo 10.º~~

~~Consulta dos interessados~~

~~1. Os Estados-Membros, nos termos da respetiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos órgãos representativos dos profissionais do setor, na realização do céu único europeu.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

~~REGRAS RELATIVAS À~~ PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ~~DE~~ **SERVIÇOS**

↓ 550/2004 (adaptado)

~~Artigo 6.º~~

Requisitos comuns

~~Devem ser estabelecidos requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro. Os requisitos comuns devem contemplar os seguintes elementos:~~

~~competência e aptidão operacional e técnica,~~

~~sistemas e processos de gestão de segurança e de qualidade,~~

~~sistemas de informação,~~

~~qualidade de serviços,~~

~~capacidade financeira,~~

~~responsabilidade civil e cobertura por seguros,~~

~~propriedade e estrutura organizativa, incluindo a prevenção de conflitos de interesses,~~

~~recursos humanos, incluindo planos adequados de recrutamento,~~

~~segurança.~~

Artigo 6.º

Certificação económica e requisitos aplicáveis a aos prestadores de serviços de navegação aérea

~~1. A prestação de todos os serviços de navegação aérea na Comunidade deve ser objeto de certificação pelos Estados-Membros.~~

↓ 550/2004

~~2. Os pedidos de certificação devem ser dirigidos à autoridade supervisora nacional do Estado-Membro no qual o requerente tem o seu principal centro de actividades e, se for caso disso, a sua sede.~~

1. Além dos certificados de que devem ser titulares nos termos do artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139, os prestadores de serviços de navegação devem igualmente ser titulares de um certificado económico. Este certificado económico é emitido a pedido, se o requerente tiver demonstrado solidez financeira suficiente e que está coberto por um seguro de responsabilidade civil adequado.

O certificado económico a que se refere o presente número pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir os requisitos para a emissão e manutenção do certificado.

2. Uma entidade que seja titular do certificado económico a que se refere o n.º 1 e do certificado a que se refere o artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 tem o direito de prestar serviços de navegação aérea na União aos utilizadores do espaço aéreo, em condições não discriminatórias, sem prejuízo do disposto no artigo 7.º, n.º 2.

3. O certificado económico referido no n.º 1 e o certificado referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser sujeitos a uma ou várias condições estabelecidas no anexo I. Tais condições devem ser objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionais e transparentes. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 36.º, a fim de alterar a lista constante do anexo I para efeitos de garantir condições de concorrência económica equitativas e de resiliência da prestação de serviços.

4. As autoridades supervisoras nacionais do Estado-Membro em que a pessoa singular ou coletiva que apresenta o pedido de certificado económico tem o seu estabelecimento principal ou, se essa pessoa não tiver estabelecimento principal, onde tem o seu local de residência ou local de estabelecimento, são responsáveis pelas tarefas definidas no presente artigo no que se refere aos certificados económicos. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais responsáveis são as especificadas nos termos do artigo 5.º, n.º 4.

5. Para efeitos do disposto no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais devem:

a) Receber e avaliar os pedidos que lhes sejam apresentados e, se for caso disso, emitir ou renovar os certificados económicos;

b) Supervisionar os titulares dos certificados económicos.

6. A Comissão adota, pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, regras de execução relativas aos requisitos pormenorizados em matéria de solidez financeira, nomeadamente capacidade e resiliência financeiras, bem como em matéria de cobertura de seguro de responsabilidade civil. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento do disposto nos n.os 1, 4 e 5 do presente artigo, a Comissão adota atos de execução, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, que estabelece disposições pormenorizadas relativas às regras e procedimentos de certificação e de realização de inquéritos, inspeções, auditorias e outras atividades de monitorização necessárias para assegurar uma supervisão eficaz pelas autoridades nacionais de controlo das entidades sujeitas ao presente regulamento.

↓ 550/2004

~~3. As autoridades supervisoras nacionais emitem certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea que cumpram os requisitos comuns referidos no artigo 6.o Os certificados podem ser emitidos separadamente para cada tipo de serviço de navegação aérea definido no artigo 2.o do regulamento quadro ou para um pacote desses serviços, designadamente nos casos em que um prestador de serviços de tráfego aéreo, qualquer que seja o seu estatuto jurídico, explore e assegure a manutenção dos seus próprios sistemas de comunicação, navegação e vigilância. O controlo dos certificados deve ser feito regularmente.~~

~~4. Os certificados devem especificar os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, conferindo particular atenção à segurança. A certificação pode ser apenas objeto das condições estabelecidas no anexo II. Tais condições devem ser objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionadas e transparentes.~~

~~5. Não obstante o disposto no n.o 1, os Estados-Membros podem autorizar a prestação de serviços de navegação aérea sem certificação na totalidade ou numa parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, nos casos em que o prestador desses serviços os forneça essencialmente a sectores do movimento de aeronaves que não sejam o tráfego aéreo geral. Nesses casos, o Estado-Membro em questão dá conhecimento à Comissão e aos outros Estados-Membros da sua decisão e das medidas tomadas para garantir o pleno cumprimento dos requisitos comuns.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 3

~~7. As autoridades supervisoras nacionais controlam o cumprimento dos requisitos comuns e das condições associadas aos certificados. Os pormenores relativos a esse controlo devem constar dos relatórios anuais a apresentar pelos Estados-Membros nos termos do n.o 1 do artigo 12.o do regulamento quadro. Se uma autoridade supervisora nacional considerar que o titular do certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, deve tomar as medidas adequadas, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços, desde que a segurança não fique comprometida. Essas medidas podem incluir o cancelamento do certificado.~~

↓ 550/2004

~~8. Cada Estado-Membro reconhece todos os certificados emitidos por outro Estado-Membro em conformidade com o disposto no presente artigo.~~

~~9. Em circunstâncias excepcionais, os Estados-Membros podem adiar o cumprimento do disposto no presente artigo por um período de seis meses para além da data resultante do disposto no n.o 2 do artigo 19.o Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse adiamento, apresentando a respetiva justificação.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 4

⇒ novo

Artigo ~~7.º~~

Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para esse efeito, os Estados-Membros ~~designam um prestador de serviços de tráfego aéreo titular de um certificado válido na Comunidade.~~ ⇒ designam, individual ou coletivamente, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem satisfazer as seguintes condições: ⇐

↓ novo

- a) Devem ser titulares de um certificado válido ou de uma declaração válida, tal como referido no artigo 41.º do Regulamento (UE) 2018/1139, e de um certificado económico, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1.
- b) Devem cumprir os requisitos nacionais em matéria de segurança e defesa.

As decisões de designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo são válidas por um período máximo de dez anos. Os Estados-Membros podem decidir reconduzir a designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 4

(adaptado)

⇒ novo

~~2. Para a prestação de serviços transfronteiriços, os Estados-Membros devem assegurar que o cumprimento do presente artigo e do artigo 18.º, n.º 3, não seja impedido pelo facto de os respetivos sistemas jurídicos nacionais exigirem que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade de um Estado-Membro~~ ⇒ 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, ~~de~~ ☒ do Estado-Membro ☒ que procedeu à designação ou dos seus nacionais;
- b) Tenham o seu estabelecimento principal ou a sua sede ~~de~~ ☒ no território ☒ do Estado-Membro que procedeu à designação; ~~ou~~
- c) Utilizem exclusivamente estruturas no ~~de~~ ☒ Estado-Membro ☒ que procedeu à designação.

3. Os Estados-Membros devem ~~definir~~ ⇒ especificar ⇐ os direitos e as obrigações a cumprir pelos ~~designados~~ prestadores de serviços de tráfego aéreo ⇒ , designados individual ou coletivamente. ⇐ As obrigações ~~podem~~ ⇒ devem ⇐ incluir condições para ~~a prestação~~

atempada ☒ a disponibilização ☒ de dados relevantes de informações ☒ que ☒ permitam a identificação de todos os ☒ movimentos de aeronaves ☒ no espaço aéreo sob a sua responsabilidade identificar.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 4

~~4. Os Estados-Membros têm o poder discrecionário de escolher um prestador de serviços de tráfego aéreo, desde que este cumpra os requisitos e as condições a que se referem os artigos 6.º e 7.º~~

~~5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo 16.º A que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa designam conjuntamente, nos termos do n.º 1 do presente artigo, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelo menos um mês antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.~~

46. 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.

↓ novo

Artigo 8.º

Condições relativas à prestação de serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de serviços de tráfego aéreo de terminal

1. Sempre que tal permita ganhos de eficiência em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem decidir adjudicar serviços de CNS, AIS, ADS ou MET em condições de mercado.

Sempre que tal permita ganhos de eficiência em termos de custos em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os Estados-Membros devem autorizar os operadores aeroportuários a adjudicar serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aeródromo em condições de mercado.

Além disso, sempre que tal permita ganhos de eficiência em termos de custos em benefício dos utilizadores do espaço aéreo, os Estados-Membros podem autorizar os operadores aeroportuários ou a autoridade supervisora nacional em causa a adjudicar serviços de tráfego aéreo de terminal para controlo de aproximação em condições de mercado.

2. A adjudicação de serviços em condições de mercado deve ser feita com base em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, em conformidade com o direito da União, incluindo as regras do Tratado em matéria de concorrência. Os procedimentos de concurso para a aquisição dos serviços em causa devem ser concebidos de modo a permitir a participação efetiva de prestadores concorrentes nesses procedimentos, nomeadamente através de uma reabertura regular do concurso.

3. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que a prestação de serviços de tráfego aéreo de rota seja separada, em termos de organização, da

prestação de serviços de CNS, AIS, ADS, MET e de tráfego aéreo de terminal, e que seja respeitado o requisito relativo à separação de contas referido no artigo 25.º, n.º 3.

4. O prestador de serviços de CNS, AIS, ADS, MET ou de tráfego aéreo de terminal só pode ser selecionado para prestar serviços num Estado-Membro na condição de:

- (a) Ser certificado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, e com o artigo 6.º, n.º 2;
- (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.

5. Os artigos 14.º, 17.º e 19.º a 22.º não são aplicáveis aos prestadores de serviços de tráfego aéreo de terminal designados na sequência de um procedimento de adjudicação nos termos do n.º 1, segundo e terceiro parágrafos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo de terminal devem fornecer dados sobre o desempenho dos serviços de navegação aérea nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, à autoridade supervisora nacional e à Agência na sua qualidade de PRB para fins de monitorização.

6. As autoridades supervisoras nacionais devem assegurar que os contratos públicos adjudicados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelos operadores aeroportuários, tal como referido no n.º 1, cumprem o disposto no n.º 2 e, se necessário, aplicam medidas corretivas. No caso dos serviços de tráfego aéreo de terminal, são responsáveis pela aprovação das especificações dos serviços de tráfego aéreo de terminal, que devem incluir requisitos de qualidade do serviço. As autoridades supervisoras nacionais devem remeter para a autoridade nacional da concorrência referida no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho as questões relacionadas com a aplicação das regras da concorrência.

Artigo 9.º

Prestação de serviços de informação comum

1. Sempre que sejam prestados serviços de informação comum, os dados divulgados devem apresentar a integridade e a qualidade necessárias para permitir a prestação segura de serviços de gestão do tráfego de aeronaves não tripuladas.

2. O preço dos serviços de informação comum deve basear-se nos custos fixos e variáveis da prestação do serviço em causa e pode, além disso, incluir uma margem que reflita um compromisso adequado entre risco e retorno.

Os custos referidos no primeiro parágrafo devem ser estabelecidos numa conta separada das contas de quaisquer outras atividades do operador em causa e colocados à disposição do público.

3. O prestador de serviços de informação comum deve fixar o preço em conformidade com o n.º 2, sob reserva de avaliação e aprovação pela autoridade supervisora nacional em causa.

4. No que respeita às operações em volumes específicos de espaço aéreo designados pelos Estados-Membros para operações de aeronaves não tripuladas, os dados operacionais pertinentes devem ser disponibilizados em tempo real pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Os prestadores de serviços de informação comum devem utilizar esses dados exclusivamente para fins operacionais dos serviços que prestam. O acesso aos dados operacionais pertinentes é concedido aos prestadores de serviços de informação comum numa base não discriminatória, sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança ou de defesa.

Os preços de acesso a esses dados devem basear-se no custo marginal da disponibilização dos dados.

↓ 550/2004

~~Artigo 9.º~~

~~Designação de prestadores de serviços meteorológicos~~

~~1. Os Estados-Membros podem designar um prestador de serviços meteorológicos para fornecer uma parte ou a totalidade das informações meteorológicas, 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 relativamente à designação de um prestador de serviços meteorológicos.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

(adaptado)

⇒ novo

Artigo ~~10.º~~ 10.º

Sistema de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no Céu Único Europeu, deve ser criado ⇒ aplicado em conformidade com o presente artigo e com os artigos 11.º a 18.º ⇐ um sistema de desempenho para esses serviços e funções. O sistema deve incluir:

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

a) Objetivos de desempenho a nível da Comunidade ☒ União ☒ em ☒ nos ☒ domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência ⇒ para cada período de referência ⇐;

b) ☒ Planos ☒ de desempenho nacionais ou planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, que incluam objetivos de desempenho ⇒ vinculativos ⇐ que

assegurem a conformidade com os objetivos de desempenho comunitários ⇒ nos domínios essenciais de desempenho referidos na alínea a) para cada período de referência ⇐ e

c) Revisão periódica, acompanhamento e avaliação comparativa do ~~de~~ desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções de rede ⇒ em domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência ⇐ .

A Comissão pode acrescentar outros domínios essenciais de desempenho para efeitos de definição de objetivos de desempenho ou monitorização, sempre que necessário para melhorar o desempenho.

~~2. A Comissão pode designar o Eurocontrol ou outro organismo imparcial e competente para agir como «organismo de análise do desempenho» através do procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º O órgão de análise do desempenho deve ter por função assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades supervisoras nacionais e, a pedido, assistir estas últimas, na aplicação do sistema de desempenho a que se refere o n.º 1. A Comissão assegura que o organismo de análise do desempenho aja de forma independente na execução das tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.~~

~~3. a) Os objetivos de desempenho a nível comunitário para a rede europeia de gestão do tráfego aéreo são definidos pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º, tomando em consideração os contributos relevantes das autoridades supervisoras nacionais a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;~~

~~b) Os planos nacionais ou os planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere alínea b) do n.º 1 são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s) Membro(s). Esses planos incluem objetivos nacionais vinculativos ou objetivos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e um sistema de incentivos adequado aprovado pelo(s) Estado(s) Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos;~~

~~e) A coerência dos objetivos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os objetivos de desempenho à escala comunitária é avaliada pela Comissão com base nos critérios de avaliação referidos na alínea d) do n.º 6.~~

~~Se a Comissão verificar que um ou mais objetivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os critérios de avaliação, pode decidir, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º, recomendar que as autoridades supervisoras nacionais em causa proponham objetivos de desempenho revistos. O(s) Estado(s) Membro(s) em causa aprovam os objetivos de desempenho revistos e as medidas adequadas, os quais são notificados à Comissão oportunamente.~~

~~Se a Comissão constatar que os objetivos de desempenho revistos e as medidas adequadas não são suficientes, pode determinar, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º, que os Estados Membros em causa tomem medidas corretivas.~~

~~Alternativamente, a Comissão pode decidir, caso disponha de elementos comprovativos suficientes, rever os objetivos de desempenho à escala comunitária pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º;~~

~~d) O período de referência para o sistema de desempenho a que se refere o n.º 1 deve cobrir no mínimo três e no máximo cinco anos. Durante esse período, se os objetivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não forem cumpridos, os Estados-Membros e/ou as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas adequadas que tenham definido. O primeiro período de referência deve cobrir os primeiros três anos após a aprovação das regras de execução a que se refere o n.º 6;~~

~~e) A Comissão procede a avaliações regulares da realização dos objetivos de desempenho e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único.~~

3. ~~Aplicam-se os seguintes procedimentos ao sistema de desempenho a que se refere o n.º 1~~ ☒ As alíneas a), b) e c) do n.º 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 das funções da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, \Rightarrow autoridades nacionais competentes, \Leftarrow Estados-Membros \Rightarrow , a Agência, o gestor da rede \Leftarrow e o Eurocontrol;

↓ novo

b) Indicadores essenciais de desempenho em domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;

c) Indicadores para a monitorização do desempenho nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;

d) Uma metodologia para o desenvolvimento de planos de desempenho e de objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea, bem como de uma metodologia para o desenvolvimento do plano de desempenho e de objetivos de desempenho para as funções de rede;

e) Avaliação dos projetos de planos e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções 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

h) Regimes de incentivos, incluindo para os desincentivos financeiros aplicáveis quando um prestador de serviços de tráfego aéreo não cumpre os objetivos de desempenho vinculativos pertinentes durante o período de referência ou não executou os projetos comuns relevantes referidos no artigo 35.º. Tais desincentivos financeiros devem, nomeadamente, ter em conta a deterioração do nível de qualidade de serviço prestado por esse prestador, em virtude do não cumprimento dos objetivos de desempenho ou da não aplicação dos projetos comuns, bem como o seu impacto na rede;

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;

- k) Uma metodologia para a imputação dos custos comuns aos serviços de navegação aérea de rota e de terminal entre ambas as categorias de serviços;
- l) Mecanismos para fazer face a acontecimentos imprevisíveis e significativos que tenham um impacto significativo na aplicação dos regimes de desempenho e de tarifação.

Artigo 11.º

Estabelecimento de objetivos de desempenho a nível da União

1. A Comissão deve adotar objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de rota e para os serviços de navegação aérea de terminal em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência para cada período de referência, em conformidade com o procedimento consultivo referido no artigo 37.º, n.º 2, e nos n.ºs 2 a 3 do presente artigo. Em conjugação com os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão pode definir valores de referência complementares, valores de desagregação ou 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.º 3.

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 suscitar melhorias contínuas e graduais no que respeita ao desempenho operacional e económico dos serviços de navegação aérea;

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

3. Para efeitos de preparação das suas decisões sobre os objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve recolher todos os contributos necessários das partes interessadas. A pedido da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve prestar assistência à Comissão na análise e preparação dessas decisões, emitindo um parecer.

Artigo 12.º

Classificação dos serviços de navegação aérea de rota e de terminal

1. Antes do início de cada período de referência, cada Estado-Membro deve notificar à Comissão os serviços de navegação aérea a fornecer durante esse período no espaço aéreo sob a sua responsabilidade, que pretende classificar como serviços de navegação aérea de rota e como serviços de navegação aérea de terminal, respetivamente. Simultaneamente, cada Estado-Membro deve notificar à Comissão os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para esses serviços.

2. Em tempo útil, antes do início do período de referência relevante, a Comissão adota decisões de execução destinadas a cada Estado-Membro quanto à conformidade da classificação dos serviços em causa com os critérios estabelecidos nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º. A pedido da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve prestar assistência à Comissão na análise e preparação dessas decisões, emitindo um parecer.

3. Se uma decisão adotada nos termos do n.º 2 concluir que a classificação não cumpre os critérios enunciados nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º, o Estado-Membro em causa deve, tendo

em conta essa decisão, apresentar uma nova notificação cujos termos respeitem esses critérios. A Comissão tomará uma decisão sobre essa notificação em conformidade com o n.º 2.

4. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem basear os seus projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota e de terminal nas classificações que a Comissão considerou estarem em conformidade com os critérios estabelecidos nos pontos 28 e 55 do artigo 2.º. A Agência na sua qualidade de PRB deve basear-se nas mesmas classificações para efeitos de avaliação da repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, nos termos do artigo 13.º, n.º 3.

Artigo 13.º

Planos de desempenho e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados

1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para os serviços de tráfego aéreo de rota devem adotar, para cada período de referência, projetos de planos de desempenho relativos a todos os serviços de navegação aérea de rota, se for caso disso, adquiridos junto de outros prestadores de serviços.

Os projetos de planos de desempenho são adotados após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União. Esses projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM. Os projetos de planos de desempenho são disponibilizados ao público.

2. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota a que se refere o n.º 1 devem incluir as informações pertinentes fornecidas pelo gestor da rede. Antes de adotarem esses projetos de planos, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem também apresentar esses planos à autoridade nacional competente responsável pela sua certificação, que verifica a sua conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo regulamento.

3. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que sejam coerentes com os respetivos objetivos de desempenho a nível da União em todos os domínios essenciais de desempenho e que preencham as condições adicionais estabelecidas no terceiro parágrafo.

A coerência dos objetivos de desempenho para o serviço de navegação aérea de rota com os objetivos de desempenho a nível da União deve ser estabelecida de acordo com os 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 com outros prestadores de serviços de tráfego aéreo que façam parte do mesmo grupo de referência.

Além disso, o projeto de plano de desempenho 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;

b) O projeto de plano de desempenho 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.

4. A repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal é avaliada pela Agência na sua qualidade de PRB com base na metodologia referida no artigo 10.º, n.º 3, alínea k), e na classificação dos diferentes serviços, avaliada pela Comissão nos termos do artigo 12.º.

5. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota a que se refere o n.º 1, incluindo, se for caso disso, a repartição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e de terminal, devem ser apresentados à Agência na sua qualidade de PRB, para avaliação e aprovação.

6. No caso de um prestador de serviços de tráfego aéreo designado que preste serviços de navegação aérea de rota e de terminal, a Agência na sua qualidade de PRB deve primeiramente avaliar a repartição dos custos entre os serviços respetivos, em conformidade com o n.º 4.

Se a Agência verificar que a repartição dos custos não está em conformidade com a metodologia ou com a classificação a que se refere o n.º 4, o prestador de serviços de tráfego aéreo designado deve apresentar um novo projeto de plano de desempenho conforme com essa metodologia e com essa classificação.

Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que a repartição dos custos está em conformidade com essa metodologia e com essa classificação, toma uma decisão para o efeito, notificando o prestador de serviços de tráfego aéreo designado e a autoridade supervisora nacional em causa. A autoridade supervisora nacional está vinculada pelas conclusões dessa decisão relativamente à repartição dos custos para efeitos de avaliação do projeto de plano de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o artigo 14.º.

7. A Agência na sua qualidade de PRB deve avaliar os objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de rota e os planos de desempenho de acordo com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Em caso de aplicação do n.º 6, essa avaliação será efetuada após a decisão sobre a repartição das despesas ter sido tomada em conformidade com o quarto parágrafo do n.º 6.

Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que o projeto de plano de desempenho cumpre esses critérios e condições, procederá à sua avaliação.

Se a Agência na sua qualidade de PRB considerar que um ou vários objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União ou que o plano de desempenho não satisfaz as condições adicionais estabelecidas no n.º 3, deverá indeferir a sua aprovação.

8. Sempre que a Agência na sua qualidade de PRB tiver indeferido a aprovação de um projeto de plano de desempenho em conformidade com o n.º 7, o prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá apresentar um novo projeto de plano de desempenho, se necessário com objetivos revistos.

9. A Agência na sua qualidade de PRB deve avaliar o projeto revisto de plano de desempenho referido no n.º 8 em conformidade com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Se o projeto de plano de desempenho revisto cumprir esses critérios e condições, a Agência na sua qualidade de PRB procederá à sua aprovação.

Se o projeto de plano de desempenho revisto não cumprir esses critérios e condições, a Agência na sua qualidade de PRB indeferirá a sua aprovação e exigirá que o prestador de serviços de tráfego aéreo designado apresente um projeto final de plano de desempenho.

Se o projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 8 for indeferido por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, a Agência na sua qualidade de PRB deverá estabelecer objetivos de desempenho em conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União para o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa, tendo em conta as conclusões constantes da decisão a que se refere o n.º 7. O projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela Agência na sua qualidade de PRB, bem como as medidas para alcançar esses objetivos.

Se a aprovação do projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 8 for indeferida unicamente por não cumprir as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do n.º 3, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União por parte da Agência na sua qualidade de PRB e as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a Agência na sua qualidade de PRB considerou não preenchidas.

Se a aprovação do projeto de plano de desempenho revisto apresentado em conformidade com o n.º 8 for indeferida por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e por não cumprir as condições estabelecidas no n.º 3, terceiro parágrafo, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela Agência na sua qualidade de PRB, em conformidade com o terceiro parágrafo, e as medidas para alcançar esses objetivos, bem como as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a Agência na sua qualidade de PRB considerou não preenchidas.

10. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela Agência na sua qualidade de PRB devem ser adotados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados como planos definitivos e disponibilizados ao público.

11. A Agência na sua qualidade de PRB deve elaborar relatórios periódicos, nos prazos a que se referem os atos de execução a adotar nos termos do artigo 18.º, sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea de rota e das funções da rede, incluindo avaliações regulares sobre a consecução dos objetivos de desempenho de rota a nível da

União e dos objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de rota, e disponibilizar os respectivos resultados junto do público.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem fornecer as informações e os dados necessários para a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea. Tal deve incluir informações e dados relativos aos custos e às receitas reais. Sempre que os objetivos de desempenho não sejam atingidos ou o plano de desempenho não seja corretamente executado, a Agência na sua qualidade de PRB deverá tomar decisões que exijam a aplicação de medidas corretivas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Essas medidas corretivas podem incluir, sempre que objetivamente necessário, a exigência de um prestador de serviços de tráfego aéreo delegar a prestação dos serviços em causa noutro prestador de serviços de tráfego aéreo. Se os objetivos de desempenho continuarem a não ser cumpridos, se o plano de desempenho continuar a ser incorretamente executado ou se as medidas corretivas impostas não estiverem a ser devidamente aplicadas, a Agência na sua qualidade de PRB procederá a um inquérito e emitirá um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 2. A Comissão poderá tomar medidas nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

Artigo 14.º

Planos de desempenho e objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados

1. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados para os serviços de tráfego aéreo de terminal devem, para cada período de referência, adotar projetos de planos de desempenho no que respeita a todos os serviços de navegação aérea que prestam e, se for caso disso, adquiridos junto de outros prestadores de serviços.

Os projetos de planos de desempenho são adotados após a fixação dos objetivos de desempenho a nível da União e antes do início do período de referência em causa. Devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal em domínios essenciais de desempenho do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União. Esses projetos de planos de desempenho devem ter em conta o Plano Diretor Europeu ATM. Os projetos de planos de desempenho são disponibilizados ao público.

2. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o n.º 1 devem incluir as informações pertinentes fornecidas pelo gestor da rede. Antes de adotarem esses projetos de planos, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem consultar os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, as autoridades militares, os operadores aeroportuários e os coordenadores dos aeroportos. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem também apresentar esses planos à autoridade nacional competente responsável pela sua certificação, que verifica a respetiva conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo regulamento.

3. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal devem incluir objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal que sejam coerentes com os respetivos objetivos de desempenho a nível da União em todos os domínios essenciais de desempenho e que preencham as condições adicionais estabelecidas no terceiro parágrafo.

A coerência dos objetivos de desempenho para o serviço de navegação aérea de terminal com os objetivos de desempenho a nível da União deve ser estabelecida de acordo com os 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 com outros prestadores de serviços de tráfego aéreo que façam parte do mesmo grupo de referência.

Além disso, o projeto de plano de desempenho 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;

b) O projeto de plano de desempenho deve ser completo em termos de dados e material de apoio;

c) As bases de cálculo de encargos devem respeitar o disposto no artigo 20.º.

4. Os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a que se refere o n.º 1 devem ser apresentados à autoridade supervisora nacional para avaliação e aprovação.

5. No caso de um prestador de serviços de tráfego aéreo designado que preste serviços de navegação aérea de rota e de terminal, o projeto de plano de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal a apresentar à autoridade supervisora nacional é o plano objeto de uma decisão positiva sobre a imputação dos custos tomada pela Agência na sua qualidade de PRB, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo.

6. A autoridade supervisora nacional deve avaliar os objetivos de desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal e os planos de desempenho de acordo com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Nos casos em que se aplique o n.º 5, a autoridade supervisora nacional baseará a sua avaliação nas conclusões da decisão tomada pela Agência na sua qualidade de PRB, no que respeita à repartição dos custos.

Se a autoridade supervisora nacional concluir que o projeto de plano de desempenho cumpre esses critérios e condições, procederá à sua avaliação.

Se a autoridade supervisora nacional considerar que um ou vários objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União ou que o plano de desempenho não satisfaz as condições adicionais estabelecidas no n.º 3, deverá indeferir a sua aprovação.

7. Se a autoridade supervisora nacional tiver indeferido a aprovação de um projeto de plano de desempenho em conformidade com o n.º 6, o novo projeto de plano de desempenho revisto deverá ser apresentado pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa, se necessário com objetivos revistos.

8. A autoridade supervisora nacional deve avaliar o projeto revisto de plano de desempenho referido no n.º 7 em conformidade com os critérios e as condições estabelecidos no n.º 3. Se o projeto de plano de desempenho revisto cumprir esses critérios e condições, a autoridade supervisora nacional procederá à sua aprovação.

Se o projeto de plano de desempenho revisto não cumprir esses critérios e condições, a autoridade supervisora nacional indeferirá a sua aprovação e exigirá que o prestador de serviços de tráfego aéreo designado apresente um projeto final de plano de desempenho..

Se o projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 7 for indeferido por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, a autoridade supervisora nacional estabelecerá objetivos de desempenho em conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União para o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa, tendo em conta as conclusões constantes da decisão a que se refere o n.º 6. O projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela autoridade supervisora nacional, bem como as medidas para alcançar esses objetivos.

Se a aprovação do projeto revisto de plano de desempenho apresentado nos termos do n.º 7 for indeferida unicamente por não cumprir as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do n.º 3, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado incluirá os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho e considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União por parte da autoridade supervisora nacional e as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a autoridade supervisora nacional considerou não preenchidas.

Se a aprovação do projeto de plano de desempenho revisto apresentado em conformidade com o n.º 7 for indeferida por conter objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota que não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e por não cumprir as condições estabelecidas no n.º 3, terceiro parágrafo, o projeto final de plano de desempenho a apresentar pelo prestador de serviços de tráfego aéreo em causa deverá incluir os objetivos de desempenho estabelecidos pela autoridade supervisora nacional, em conformidade com o terceiro parágrafo, e as medidas para alcançar esses objetivos, bem como as alterações necessárias, tendo em conta as condições que a autoridade supervisora nacional considerou não preenchidas

9. Os projetos de planos de desempenho aprovados pela autoridade supervisora nacional devem ser adotados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados como planos definitivos e disponibilizados ao público.

10. A autoridade supervisora nacional competente deverá emitir relatórios periódicos sobre a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal, incluindo avaliações regulares da consecução dos objetivos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal para os prestadores de serviços de tráfego aéreo, e disponibilizar ao público os resultados dessas avaliações.

O prestador de serviços de tráfego aéreo designado deve fornecer as informações e os dados necessários para a monitorização do desempenho dos serviços de navegação aérea. Tal deve incluir informações e dados relativos aos custos e às receitas reais.

Se os objetivos de desempenho não forem atingidos ou o plano de desempenho não for corretamente executado, a autoridade supervisora nacional deverá tomar decisões que exijam a aplicação de medidas corretivas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo. Essas medidas corretivas podem incluir, sempre que objetivamente necessário, a exigência de um

prestador de serviços de tráfego aéreo delegar a prestação dos serviços em causa noutro prestador de serviços de tráfego aéreo. Se os objetivos de desempenho continuarem a não ser cumpridos, se o plano de desempenho continuar a ser incorretamente executado ou se as medidas corretivas impostas não estiverem a ser devidamente aplicadas, a autoridade supervisora nacional conduzirá um inquérito e emitirá um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

11. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões tomadas pela autoridade supervisora nacional nos termos do presente artigo estão sujeitas a controlo jurisdicional.

12. Sempre que a Agência na sua qualidade de PRB desempenhar as funções de autoridade supervisora nacional nos termos do artigo 3.º, n.º 8, o projeto de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal será apresentado à Agência na sua qualidade de PRB, juntamente com os projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de rota. Caso a Agência tenha tomado uma decisão relativamente à repartição dos custos a que se refere o artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo, essa decisão será vinculativa para a Agência para efeitos da avaliação dos projetos de planos de desempenho para os serviços de navegação aérea de terminal.

Artigo 15.º

Papel da Agência na sua qualidade de PRB no que respeita ao acompanhamento dos objetivos de desempenho a nível da União para os serviços de navegação aérea de terminal

1. A Agência na sua qualidade de PRB deve proceder periodicamente a uma análise global à escala da União do desempenho dos serviços de navegação aérea de terminal e da sua relação com os objetivos de desempenho a nível da União.

2. Para efeitos da elaboração da análise referida no n.º 1, as autoridades supervisoras nacionais notificarão os relatórios referidos no artigo 14.º, n.º 10, à Agência na sua qualidade de PRB, e fornecerão quaisquer outras informações que a Agência possa solicitar para esse efeito.

Artigo 16.º

Plano de desempenho da rede

1. O gestor da rede elaborará, para cada período de referência, um projeto de plano de desempenho da rede relativamente a todas as funções de rede que desempenha.

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 da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência.

2. O projeto de plano de desempenho da rede deve ser apresentado à Agência na sua qualidade de PRB e à Comissão.

A Agência na sua qualidade de PRB emite, a pedido da Comissão, um parecer sobre 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, adicionalmente, durante o período que

inclui tanto o período de referência anterior como o período de referência abrangido pelo plano de desempenho;

b) Exaustividade do projeto de plano de desempenho da rede em termos de dados e materiais de apoio.

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 poderá 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, e se a revisão dos objetivos for necessária e proporcional, a Comissão procederá a uma revisão dos objetivos de desempenho a nível da União. O artigo 11.º é aplicável a essa decisão. Após essa revisão, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem adotar novos projetos de planos de desempenho, aos quais se aplicam os artigos 13.º e 14.º. O gestor da rede elaborará um novo projeto de plano de desempenho da rede, ao qual se aplicará o disposto no artigo 16.º.

2. A decisão sobre os objetivos de desempenho revistos a nível da União a que se refere o n.º 1 deve incluir disposições transitórias para o período até que os planos de desempenho definitivos, adotados nos termos do artigo 13.º, n.º 6, e do artigo 14.º, n.º 6, passem a ser aplicáveis.

3. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados podem solicitar autorização à Agência na sua qualidade de PRB, no que diz respeito aos serviços de navegação aérea de rota, ou à autoridade supervisora nacional em causa, no que diz respeito aos serviços de navegação aérea de terminal, para proceder à revisão de um ou mais objetivos de desempenho durante um determinado período de referência. Esse pedido pode ser feito sempre que sejam atingidos limiares de alerta ou sempre que os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados demonstrem 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.

4. A Agência na sua qualidade de PRB, no que respeita aos serviços de navegação aérea de rota, ou a autoridade supervisora nacional em causa, no que respeita aos serviços de navegação aérea de terminal, devem autorizar o prestador de serviços de tráfego aéreo em causa a proceder à revisão pretendida apenas se tal for necessário e proporcionado e se os objetivos de desempenho revistos garantirem a manutenção da coerência com os objetivos de desempenho a nível da União. Caso a revisão tenha sido autorizada, os prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem adotar novos projetos de planos de desempenho, em conformidade com os procedimentos previstos nos artigos 13.º e 14.º.

Artigo 18.º

Aplicação do sistema de desempenho

Com vista à aplicação do sistema de desempenho, a Comissão adota requisitos e procedimentos pormenorizados em relação aos artigos 10.º, n.º 3, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º,

16.º e 17.º, em especial no que respeita à elaboração de projetos de planos de desempenho, à definição de objetivos de desempenho, aos critérios e condições para a sua avaliação, à metodologia de imputação dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e os serviços de navegação aérea de terminal, ao acompanhamento do desempenho, à emissão de medidas corretivas e aos calendários relativos aos diferentes procedimentos. Esses requisitos e procedimentos são estabelecidos num ato de execução adotado em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 37.º, n.º 2.

↓ 1070/2009 Art. 1.º

- ~~b) Seleção de domínios de desempenho essenciais adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI “Global Air Traffic Management Operational Concept” e conformes com o quadro de desempenho do plano diretor ATM, nomeadamente os domínios da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, adaptados sempre que necessário para ter em conta as necessidades específicas do Céu Único Europeu e os objetivos aplicáveis nestes domínios, bem como a definição de um conjunto restrito de indicadores de desempenho essenciais para avaliar o desempenho;~~
- ~~e) Fixação de objetivos de desempenho a nível comunitário para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;~~

~~6. No que diz respeito ao funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, a Comissão, até 4 de Dezembro de 2011, e com um calendário adequado que permita cumprir os prazos aplicáveis previstos no presente regulamento, aprova regras de execução pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º Essas regras incluem os seguintes elementos:~~

- ~~e) Critérios para a elaboração, pelas autoridades supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, que compreendam os objetivos de desempenho nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:~~
 - ~~i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;~~
 - ~~ii) tratar de todos os elementos do custo de base a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;~~
 - ~~iii) incluir objetivos de desempenho obrigatórios, coerentes com os objetivos de desempenho da Comunidade;~~
- ~~d) Avaliação dos objetivos de desempenho a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo com base no plano nacional ou no plano relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo; e~~
- ~~e) Monitorização dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, incluindo mecanismos de alerta apropriados.;~~
- ~~d) Critérios para determinar se os objetivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo são coerentes com os objetivos de desempenho comunitários durante o período de referência e para apoiar os mecanismos de alerta;~~
- ~~e) Princípios gerais a respeitar pelos Estados-Membros para a elaboração do sistema de incentivos;~~

- ~~f) Princípios para a aplicação de um mecanismo transitório necessário para a adaptação ao funcionamento do sistema de desempenho, que não pode ultrapassar um período de doze meses a contar da aprovação das regras de execução;~~
- ~~b) Período de referência e intervalos para a avaliação do cumprimento dos objetivos de desempenho e o estabelecimento de novos objetivos;~~
- ~~a) Conteúdo e calendário dos procedimentos a que se refere o n.º 4;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

~~5. Aquando da elaboração do sistema de desempenho deve ser tomado em conta o facto de os serviços de rota, os serviços terminais e as funções de rede serem diferentes, devendo ser tratados em conformidade, se necessário também para efeitos de avaliação do desempenho.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

REGIMES DE TARIFAÇÃO

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 8

Artigo 14.º

Generalidades

~~Nos termos dos requisitos previstos nos artigos 15.º e 16.º, o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea deve contribuir para o aumento da transparência no que se refere à determinação, imposição e controlo da aplicação de taxas aos utilizadores do espaço aéreo e para a rentabilidade da prestação de serviços de navegação aérea e eficiência das operações de voo, mantendo simultaneamente um nível otimizado de segurança. Este regime deve também ser compatível com o disposto no artigo 15.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional e com o regime de tarifação do Eurocontrol relativo a taxas de rota.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 9
(adaptado)

Artigo 19.º

Princípios ☒ aplicáveis ao regime de tarifação ☒

1. Sem prejuízo da possibilidade de os Estados-Membros financiarem a prestação de serviços de tráfego aéreo 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.

2. Essas taxas devem basear-se nos custos dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no que respeita aos serviços prestados e às funções executadas em benefício dos utilizadores do espaço aéreo durante os períodos de referência fixos definidos no artigo 10.º, n.º 2. Esses custos podem incluir uma rendibilidade razoável dos ativos, a fim de contribuir para as necessárias melhorias de capital.

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, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação.

4. As receitas provenientes de encargos impostos aos utilizadores do espaço aéreo podem resultar em excedentes ou perdas financeiros para os prestadores de serviços de tráfego aéreo devido à aplicação dos regimes de incentivos referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea h), e dos mecanismos de partilha de riscos referidos no artigo 10.º, n.º 3, alínea i).

5. As receitas provenientes das taxas cobradas aos utilizadores do espaço aéreo nos termos do presente artigo não podem ser utilizadas para financiar serviços prestados em condições de mercado nos termos do artigo 8.º.

6. Os dados financeiros relativos aos custos determinados, aos custos reais e às receitas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados devem ser comunicados às autoridades supervisoras nacionais e à Agência na sua qualidade de PRB, e disponibilizados ao público.

Artigo 20.º

Bases de custos das taxas

1. As bases de custos das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea de rota e das taxas aplicáveis aos serviços de navegação aérea de terminal consistem nos custos determinados relacionados com a prestação desses serviços na zona de tarifação de rota e na zona de tarifação de terminal em causa, tal como estabelecido nos planos de desempenho adotados nos termos dos artigos 13.º e 14.º.

2. Os custos a que se refere o n.º 1 devem incluir os custos das estruturas e dos serviços relevantes, os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de ativos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração.

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

a) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo a título de taxas e encargos pagos à Agência na sua qualidade de PRB;

b) Os custos suportados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, para fins da sua supervisão e certificação pelas autoridades supervisoras nacionais, a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos;

c) Os custos incorridos pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo no que diz respeito à prestação de serviços de navegação aérea e às funções de rede, incluindo as tarefas confiadas ao gestor da rede, a menos que os Estados-Membros utilizem outros recursos financeiros para cobrir esses custos.

4. Os custos determinados não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros, tal como previsto no artigo 42.º, nem os custos de eventuais medidas corretivas ou sanções, tal como previsto no artigo 13.º, n.º 11 e no artigo 14.º, n.º 10.

5. Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea de rota e serviços de navegação aérea de terminal. Os custos decorrentes tanto dos serviços de navegação aérea de rota como dos serviços de navegação aérea de terminal serão repartidos de forma proporcional entre os serviços de navegação aérea de rota e os serviços de navegação aérea de terminal, com base numa metodologia transparente. As subvenções cruzadas são autorizadas 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 Agência na sua qualidade de PRB, às autoridades supervisoras nacionais e à Comissão. Para o efeito, os custos devem ser discriminados respeitando a separação de contas referida no artigo 25.º, n.º 3, e distinguindo os custos de pessoal, os custos operacionais com exceção dos custos de pessoal, os custos de depreciação, os custos de capital, os custos incorridos a título de taxas e encargos pagos à Agência na sua qualidade de PRB e os custos excepcionais.

Artigo 21.º

Fixação das 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.

2. As autoridades supervisoras nacionais devem fixar as taxas unitárias, após verificação pela Agência na sua qualidade de PRB se cumprem o disposto no artigo 19.º, no artigo 20.º e no presente artigo. Se a Agência na sua qualidade de PRB concluir que uma taxa unitária não cumpre esses requisitos, a taxa unitária será revista em conformidade pela autoridade supervisora nacional competente. Se uma taxa unitária continuar a não cumprir esses requisitos, a Agência na sua qualidade de PRB deverá proceder a uma investigação e emitir um parecer à Comissão nos termos do artigo 24.º, n.º 2. A Comissão poderá tomar medidas nos termos do artigo 24.º, n.º 3.

Para efeitos de tarifação e se o congestionamento causar problemas significativos à rede, incluindo a deterioração do desempenho ambiental, a Comissão poderá definir, por meio de um regulamento de execução adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3, uma taxa unitária comum para os serviços de navegação aérea de rota em todo o espaço aéreo do Céu Único Europeu, bem como regras e procedimentos pormenorizados para a sua aplicação. A taxa unitária comum referida no primeiro parágrafo é calculada com base numa média ponderada das diferentes taxas unitárias dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa. O produto da taxa unitária comum deve ser reafetado a

fim de alcançar a neutralidade das receitas para os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa.

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. A taxa deve ser constituída por um ou mais componentes variáveis, cada um com base em fatores objetivos.

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. A taxa deve ser constituída por um ou mais componentes variáveis, cada um com base em fatores objetivos.

4. Pode ser autorizada a isenção das taxas de navegação aérea para determinados utilizadores do espaço aéreo, em especial de 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 devem ser moduladas a fim de incentivar os prestadores de serviços de navegação aérea, os aeroportos e os utilizadores do espaço aéreo a apoiar as melhorias no desempenho ambiental ou a qualidade dos serviços, tais como 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.

Artigo 23.º

Aplicação do regime de tarifação

Para a aplicação do regime de tarifação, a Comissão adota 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, aos regimes de incentivos e aos mecanismos de partilha de riscos, bem como à modulação das taxas. Esses requisitos e procedimentos são estabelecidos num ato de execução adotado em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 37.º, n.º 2.

~~a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração. O custo fixado é aquele que é determinado pelo Estado-Membro a nível nacional ou a nível de bloco funcional de espaço aéreo no início do período de referência para cada ano civil do período de referência a que se refere o artigo 11.º do regulamento quadro, ou durante o período de referência, na sequência de adaptações apropriadas decorrentes da aplicação dos mecanismos de alerta previstos no artigo 11.º do regulamento quadro;~~

~~b) Os custos a considerar neste contexto são os respeitantes às estruturas e serviços oferecidos e utilizados em conformidade com o plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia. Podem igualmente incluir os custos suportados pelas autoridades supervisoras nacionais e/ou pelas entidades qualificadas, bem como outros custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea suportados pelo Estado-Membro e pelo prestador de serviços em causa. Não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 9.º do regulamento quadro, nem os custos de eventuais medidas correctivas aplicadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 11.º do regulamento quadro;~~

~~e) No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo e como parte dos respectivos acordos quadro, os Estados-Membros efectuam esforços razoáveis para chegar a acordo em relação a princípios comuns da política tarifária;~~

~~d) O custo dos diferentes serviços de navegação aérea deve ser identificado de forma separada, tal como previsto no n.º 3 do artigo 12.º;~~

~~e) Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de rota e serviços terminais. Os custos decorrentes tanto dos serviços terminais como dos serviços de rota são repartidos de forma proporcional entre os serviços de rota e os serviços terminais, com base numa metodologia transparente. As subvenções cruzadas são autorizadas entre serviços de navegação aérea distintos numa das duas categorias, desde que justificadas por razões objetivas e claramente identificadas;~~

~~f) Deve ser assegurada a transparência da base de custos relativa às taxas. Devem ser fixadas regras de execução relativamente à prestação de informações pelos prestadores de serviços, tendo em vista a realização de análises das previsões dos prestadores e dos custos e receitas reais. As autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços, os utilizadores do espaço aéreo, a Comissão e o Eurocontrol devem proceder a um intercâmbio regular de informações.~~

~~3. Na fixação das taxas nos termos do n.º 2, os Estados-Membros respeitam os seguintes princípios:~~

~~a) Devem ser fixadas taxas pela disponibilização dos serviços de navegação aérea em condições não discriminatórias. 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.~~

~~b) Pode ser autorizada a isenção de determinados utilizadores, em especial de aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, desde que o custo dessas isenções não seja repercutido noutros utilizadores;~~

~~e) As taxas são fixadas por ano civil com base nos custos fixados ou podem ser fixadas com base nas regras estabelecidas pelos Estados-Membros para determinar o nível máximo da taxa unitária ou da receita relativamente a cada ano durante um período não superior a cinco anos;~~

~~d) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;~~

~~e) As taxas devem reflectir o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas disponibilizadas aos utilizadores do espaço aéreo, tendo em conta as capacidades de gerarem receitas relativas aos diferentes tipos de aeronaves considerados;~~

~~f) 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, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para o efeito, e no que respeita aos planos de desempenho nacionais ou relativos ao bloco funcional de espaço aéreo, as autoridades supervisoras nacionais podem instituir mecanismos, incluindo incentivos que consistam em vantagens e desvantagens financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os utilizadores do espaço aéreo a apoiar melhorias da prestação de serviços de navegação aérea, nomeadamente o aumento da capacidade, a diminuição dos atrasos e o desenvolvimento sustentável, mantendo ao mesmo tempo um nível de segurança otimizado.~~

~~4. A Comissão aprova regras de execução do presente artigo pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro.»~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 11

Artigo 15.º

Fiscalização do cumprimento

~~1. A Comissão procede à fiscalização contínua do cumprimento dos princípios e das regras a que se referem os artigos 14.º e 15.º, em cooperação com os Estados-Membros. A Comissão diligencia no sentido de estabelecer os mecanismos necessários para tirar partido da competência técnica do Eurocontrol e partilha os resultados da fiscalização com os Estados-Membros, o Eurocontrol e os representantes dos utilizadores do espaço aéreo.~~

~~2. A pedido de um ou mais Estados-Membros que considerem que os princípios e as regras mencionados nos artigos 14.º e 15.º não foram correctamente aplicados, ou por iniciativa própria, a Comissão investiga eventuais alegações de incumprimento ou de não aplicação dos princípios e/ou regras em causa. Sem prejuízo do n.º 1 do artigo 18.º, a Comissão partilha os resultados da investigação com os Estados-Membros, o Eurocontrol e os representantes dos utilizadores do espaço aéreo. No prazo de dois meses a contar da receção de um pedido, depois de ouvido o Estado-Membro em questão e após consulta do Comité do Céu Único nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento quadro, a Comissão toma uma decisão sobre a aplicação do disposto nos artigos 14.º e 15.º do presente regulamento e sobre se a prática em questão pode continuar.~~

~~3. A Comissão envia a sua decisão aos Estados-Membros e informa o prestador de serviços em causa, na medida em que tal decisão tenha consequências na esfera jurídica deste. Qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.~~

↓ novo

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 prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelos Estados-Membros, consoante o caso. A Comissão atua em consulta com a Agência na sua qualidade de PRB e com as autoridades supervisoras nacionais.

2. A pedido de um ou mais Estados-Membros, de uma autoridade supervisora nacional ou da Comissão, a Agência na sua qualidade de PRB deve abrir inquéritos sobre quaisquer alegações de incumprimento, tal como referido no n.º 1. Sempre que tiver indicações desse incumprimento, a Agência na sua qualidade de PRB pode dar início a um inquérito por sua própria iniciativa. Deve concluir o inquérito no prazo de quatro meses a contar da receção do pedido, após ter ouvido o Estado-Membro, a autoridade supervisora nacional em causa e o prestador de serviços de tráfego aéreo designado em causa. Sem prejuízo do artigo 41.º, n.º 1, a Agência na sua qualidade de PRB partilha os resultados do inquérito com os Estados-Membros em causa, os prestadores de serviços de tráfego aéreo em causa e a Comissão.

3. A Comissão 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 pelos Estados-Membros e/ou pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e notificar esse parecer ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros e ao prestador de serviços de tráfego aéreo em causa.

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ novo

Artigo 25.º~~12.º~~

Transparência das contas ~~dos~~ prestadores de serviços de navegação aérea ~~de~~

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea, ~~seja qual for o~~ independentemente do ~~seu~~ regime de propriedade ou ~~forma~~ estrutura jurídica ~~de~~, devem, ~~⇒~~ anualmente, ~~↔~~ elaborar, ~~submeter a auditoria~~ e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela ~~Comunidade~~ União ~~de~~. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do ~~de~~ prestador de serviços ~~de~~ de navegação aérea, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o prestador deve ~~esforçar-se por as~~ cumprilas tanto quanto for possível. ~~2. Em qualquer caso, Os~~ prestadores de serviços de navegação aérea publicam um relatório anual e procedem regularmente a uma auditoria independente ~~de~~ das contas referidas no presente número ~~de~~.

↓ novo

2. As autoridades supervisoras nacionais e a Agência na sua qualidade de PRB 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 outras autoridades supervisoras.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 7

(adaptado)

⇒ novo

3. ~~Sempre que ofereçam pacotes de serviços, Os~~ prestadores de serviços de navegação aérea devem ⇒ , na sua contabilidade interna, manter contas separadas para cada serviço de navegação aérea ⇐ ~~identificar e revelar os custos e as receitas decorrentes dos serviços de navegação aérea, discriminados nos termos do de acordo com o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 14.º, e, se necessário, manter contas consolidadas para outros serviços diversos dos de navegação aérea,~~ como seriam obrigados a fazer caso ~~os~~ ⇔ esses ⇔ serviços em questão fossem prestados ⇔ 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: ⇐

↓ novo

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 serviços de informação comum;

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

Os custos determinados, os custos reais e as receitas provenientes dos serviços de navegação aérea devem ser repartidos em custos de pessoal, custos operacionais que não sejam custos de pessoal, custos de amortização, custos de capital, custos incorridos com taxas e encargos pagos à Agência e custos extraordinários e tornados públicos, sob reserva da proteção de informações confidenciais.

4. Os dados financeiros sobre os custos e as receitas 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. As conclusões da auditoria devem ser disponibilizadas ao público.

↓ 550/2004

~~4. Os Estados-Membros devem designar as autoridades competentes com direito de acesso à contabilidade dos prestadores de serviços que exercem atividade no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.~~

~~5. Os Estados-Membros podem aplicar as disposições transitórias do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de julho de 2002, relativo à aplicação das normas internacionais de contabilidade⁵², aos prestadores de serviços de navegação aérea que se enquadrem no âmbito de aplicação desse regulamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 5

~~Artigo 9.º A~~

~~Blocos funcionais de espaço aéreo~~

~~1. Até 4 de Dezembro de 2012, os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a implementação de blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental.~~

~~3. Os Estados-Membros cooperam tanto quanto possível entre si, em particular os Estados-Membros que criam blocos funcionais de espaço aéreo vizinhos, para garantir o cumprimento da presente disposição. Se for caso disso, a cooperação pode incluir países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.~~

~~2. Concretamente, os blocos funcionais de espaço aéreo devem:~~

- ~~a) Justificar-se por questões de segurança;~~
- ~~b) Permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;~~
- ~~c) Assegurar a coerência com a rede europeia de rotas criada nos termos do artigo 6.º do regulamento relativo ao espaço aéreo;~~
- ~~d) Justificar-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a otimização da utilização dos recursos técnicos e humanos, com base em análises de custos-benefícios;~~
- ~~e) Assegurar uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre unidades dos serviços de tráfego aéreo;~~
- ~~f) Garantir a compatibilidade entre as diversas configurações do espaço aéreo, otimizando, nomeadamente, as actuais regiões de informação de voo;~~
- ~~g) Cumprir as condições decorrentes de acordos regionais celebrados no âmbito da OACI;~~
- ~~h) Respeitar os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, designadamente os que envolvem países terceiros europeus e~~

⁵² JO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

~~i) Facilitar a coerência com os objetivos de desempenho à escala comunitária.~~

~~3. Só podem ser criados blocos funcionais de espaço aéreo por acordo mútuo entre todos os Estados-Membros e, se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nos blocos funcionais de espaço aéreo.~~

~~Antes de notificarem a Comissão da criação de um bloco funcional de espaço aéreo, o(s) Estado(s) Membro(s) em causa presta(m) à Comissão, aos restantes Estados-Membros e a outros interessados informações adequadas e concedem-lhes a oportunidade de apresentar as suas observações.~~

~~4. Quando um bloco funcional de espaço aéreo incluir espaço aéreo que esteja total ou parcialmente sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, o acordo de criação desse bloco deve conter as necessárias disposições relativas aos termos de modificação do bloco e aos termos de saída de um Estado-Membro do bloco, incluindo disposições transitórias.~~

~~5. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco funcional de espaço aéreo transfronteiriço que diga respeito a espaço aéreo sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros em causa podem submeter conjuntamente o assunto à apreciação do Comité do Céu Único para parecer. O parecer é dirigido a esses Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 63, os Estados-Membros devem ter em conta esse parecer para encontrar uma solução.~~

~~6. Depois de receber as notificações dos Estados-Membros relativas aos acordos e declarações a que se referem os n.ºs 3 e 4, a Comissão avalia o cumprimento, por cada bloco funcional de espaço aéreo, dos requisitos enunciados no n.º 2 e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único, para debate. Se considerar que um ou vários dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os requisitos, a Comissão estabelece um diálogo com os Estados-Membros em questão, a fim de chegar a um consenso sobre as medidas necessárias para corrigir a situação.~~

~~7. Sem prejuízo do disposto no n.º 6, os acordos e declarações referidos nos n.ºs 3 e 4 são notificados à Comissão para publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. A publicação deve especificar a data de entrada em vigor da decisão aplicável.~~

~~8. O material de orientação para a criação e a modificação de blocos funcionais de espaço aéreo deve ser elaborado até 4 de Dezembro de 2010, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.~~

~~9. 1 Até 4 de Dezembro de 2011, a Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, regras de execução relativas à informação a facultar pelo(s) Estado(s) Membro(s) em causa antes da criação e da modificação de um bloco funcional de espaço aéreo nos termos do n.º 3 do presente artigo.~~

~~Artigo 9.º B~~

~~Coordenador de blocos funcionais de espaço aéreo~~

~~1. A fim de facilitar a criação de blocos funcionais de espaço aéreo, a Comissão pode designar uma pessoa singular para desempenhar as funções de coordenador de sistema para os blocos funcionais do espaço aéreo (“coordenador”). A Comissão age pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.~~

~~2. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 9.º A, o coordenador facilita, a pedido de todos os Estados-Membros em causa e, se for esse o caso, dos países terceiros que façam parte do mesmo bloco funcional de espaço aéreo, a superação de dificuldades no processo de~~

~~negociação, a fim de acelerar a criação de blocos funcionais de espaço aéreo. O coordenador age com base num mandato de todos os Estados-Membros em causa e, se for esse o caso, dos países terceiros que façam parte do mesmo bloco funcional de espaço aéreo.~~

~~3. O coordenador deve agir de forma imparcial, em particular, em relação aos Estados-Membros, aos países terceiros, à Comissão e aos interessados.~~

~~4. O coordenador não pode divulgar quaisquer informações obtidas no exercício das suas funções, exceto se for autorizado a fazê-lo pelo(s) Estado(s) Membro(s) e, se for esse o caso, pelos países terceiros em questão.~~

~~5. O coordenador apresenta um relatório à Comissão, ao Comité do Céu Único e ao Parlamento Europeu trimestralmente, a contar da sua nomeação. O relatório inclui a síntese das negociações e os seus resultados.~~

~~6. O mandato do coordenador caduca quando for assinado o último acordo relativo a um bloco funcional de espaço aéreo e, em todo o caso, em 4 de Dezembro de 2012.~~

↓ 1070/2009 Artigo 3.º, n.º 6

(adaptado)

⇒ novo

CAPÍTULO IV
⊗ GESTÃO DA REDE ⊗

Artigo 26.º 6.º

~~Gestão e conceção da~~ **Funções da rede ⊗ ⊗**

1. As funções da rede de gestão do tráfego aéreo (~~ATM~~) devem ~~permitir uma utilização otimizada~~ ⇒ assegurar uma utilização sustentável e eficiente ⇐ do espaço aéreo ⇒ e de recursos escassos. ⇐ e ⊗ Devem também ⊗ assegurar que os utilizadores do espaço aéreo possam operar ~~as suas~~ trajetórias ~~preferidas~~ ⇒ otimizadas em termos ambientais ⇐, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Estas funções da rede ⇒, enumeradas nos n.ºs 2 e 3, ⇐ destinam-se a ⇒ apoiar a realização dos objetivos de desempenho a nível da União e devem basear-se em requisitos operacionais ⇐ ~~apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e devem ser executadas prestados de forma a respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.~~

2. ~~Para alcançar os objetivos mencionados no n.º 1, e sem prejuízo das competências dos Estados-Membros relativamente às rotas nacionais e às estruturas do espaço aéreo, a Comissão garante que~~ As seguintes ⊗ funções ⊗ da rede ⊗ referidas no n.º 1 ⊗ devem incluir os seguintes elementos ~~prestados~~:

a) A conceção ⇒ e a gestão das estruturas do espaço aéreo ⇐ ~~rede de rotas europeia~~ ⇒ europeu ⇐ ;

⇒ b) A gestão dos fluxos de tráfego aéreo; ⇐

cb) 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.

↓ novo

3. As funções da rede referidas no n.º 1 devem incluir os seguintes elementos:

a) A otimização da conceção do espaço aéreo para a rede e a facilitação da delegação de serviços de tráfego aéreo através da cooperação com os prestadores de serviços de tráfego aéreo e as autoridades dos Estados-Membros;

b) A gestão da capacidade de controlo do tráfego aéreo na rede, tal como estabelecido no plano vinculativo de operações da rede (NOP);

c) A função de coordenação e apoio em caso de crise da rede;

d) O fluxo de tráfego aéreo e a gestão da capacidade;

e) A gestão do planeamento, acompanhamento e coordenação das atividades de implantação da infraestrutura na rede europeia de gestão do tráfego aéreo, em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, tendo em conta as necessidades operacionais e os procedimentos operacionais associados;

f) A monitorização do funcionamento da infraestrutura da rede ATM europeia.

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 6

4. As funções referidas ~~no primeiro parágrafo~~ nos n.ºs 2 e 3 não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. ~~Têm em conta as propostas elaboradas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.~~ São exercidas em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

↓ novo

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 36.º, para alterar o presente regulamento, a fim de acrescentar funções às enumeradas nos n.ºs 2 e 3, sempre que tal seja necessário para o funcionamento e o desempenho da rede.

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 6

(adaptado)

Artigo 27.º

⊗ O gestor da rede ⊗

↓ novo

1. A fim de alcançar os objetivos referidos no artigo 26.º, a Comissão, apoiada, se for caso disso, pela Agência, assegura que o gestor da rede contribui para a execução das funções de rede previstas no artigo 26.º, executando as tarefas referidas no n.º 4.

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 6

(adaptado)

⇒ novo

2. A Comissão pode, ~~após consulta ao Comité do Céu Único e nos termos das regras de execução referidas no n.º 4, confiar ao~~ ⊗ designar ⊗ ~~o Eurocontrol, ou a outro~~ um organismo imparcial e competente, ⇒ para executar ⇐ as tarefas ~~necessárias para a execução das funções referidas no primeiro parágrafo~~ ⇒ 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.

3. ⇒ As tarefas do gestor da rede ⇐ ~~Essas tarefas~~ devem ser executadas de forma imparcial, ⇒ independente ⇐ e economicamente ~~eficiente~~ ⇒ eficiente ⇐ ~~e em nome dos Estados-Membros e dos interessados.~~ São sujeitas a uma governação apropriada, que ~~reconhece~~ ⊗ deve reconhecer ⊗ as responsabilidades separadas pela prestação de serviços e pela regulação ⇒ sempre que o organismo competente designado como gestor da rede exerça

igualmente funções reguladoras. ⇐ ⇒ No desempenho das suas funções, o gestor da rede deve ter ⇐ ~~tendo~~ em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e ~~com a plena~~ ⇒ envolver plenamente ⇐ ~~participação dos~~ os utilizadores do espaço aéreo, ~~e de~~ os prestadores de serviços de navegação aérea ⇒ , os operadores de aeródromos e as forças armadas. ⇐

↓ novo

4. O gestor da rede deve contribuir para a execução das funções de rede através de medidas de apoio destinadas a assegurar um planeamento e uma exploração seguros e eficientes da rede, em condições normais e de crise, e graças a 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 ter em conta a necessidade de integrar plenamente os aeroportos na rede.

5. O gestor da rede coopera estreitamente com a Agência na sua qualidade de PRB, a fim de assegurar que os objetivos de desempenho referidos no artigo 10.º se refletem adequadamente na capacidade a prestar por cada prestador de serviços de navegação aérea e foram acordados entre o gestor da rede e os referidos prestadores de serviços de navegação aérea no plano de operações da rede.

6. O gestor da rede:

a) Decide sobre medidas individuais para executar as funções de rede e apoiar a aplicação efetiva do plano vinculativo de operações da rede e a consecução dos objetivos de desempenho vinculativos;

b) Presta aconselhamento à Comissão e fornece informações relevantes à Agência na sua qualidade de PRB sobre a implantação da infraestrutura da rede ATM em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, nomeadamente para identificar os investimentos necessários para a rede.

7. O gestor da rede toma decisões 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. O processo decisório cooperativo deve promover os interesses da rede.

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 6

~~3. A Comissão pode fazer aditamentos à lista de funções constante do n.º 2, depois de consultar devidamente os interessados do setor em questão. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são~~

~~aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

↓ novo

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 das funções de rede, as funções do gestor da rede, os mecanismos de governação, incluindo os processos de tomada de decisão e a gestão de crises.

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 6

~~4. As regras de execução das medidas mencionadas no presente artigo, com exceção das referidas nos n.os 6 a 9, são aprovadas nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro. Essas regras de execução têm por objeto, nomeadamente:~~

~~a) A coordenação e a harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas, incluindo a definição de princípios e critérios;~~

~~b) A função central de coordenação da identificação e resolução precoce das necessidades de frequências nas faixas atribuídas ao tráfego aéreo geral europeu, a fim de apoiar a concepção e o funcionamento da rede europeia de aviação;~~

~~c) Funções adicionais da rede definidas no plano diretor ATM;~~

~~d) Regras detalhadas do processo de decisão cooperativo entre os Estados-Membros, os prestadores de serviços de navegação aérea e a função de gestão da rede relativamente às tarefas referidas no n.º 2;~~

~~e) Procedimentos de consulta dos interessados no âmbito do processo de decisão, tanto a nível nacional como a nível europeu; e~~

~~f) No espetro de radiofrequências atribuído ao tráfego aéreo geral pela União Internacional das Telecomunicações, a repartição de tarefas e responsabilidades entre a função de gestão da rede e os gestores de frequências nacionais, de modo a assegurar que as funções de gestão das frequências nacionais continuem a executar as atribuições de frequências que não têm qualquer impacto na rede. Nos casos em que não haja qualquer impacto na rede, os gestores de frequências nacionais cooperam com os responsáveis pela função de gestão da rede, a fim de otimizar a utilização das frequências.~~

↓ novo

9. Os aspetos da conceção das estruturas de espaço aéreo que não sejam os referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 26.º devem ser abordados pelos Estados-Membros. A este respeito, os Estados-Membros devem ter em conta 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 os grupos que representem os utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, consoante o caso.

~~5. Os aspectos da concepção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 são tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de concepção tem em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e inclui a consulta exaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.~~

~~6. Os Estados-Membros confiam ao Eurocontrol ou a outro organismo imparcial e competente a gestão do fluxo de tráfego aéreo, sem prejuízo das disposições relativas à supervisão.~~

~~7. As regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo, incluindo as disposições necessárias em matéria de supervisão, são elaboradas pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º do regulamento quadro e aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do mesmo artigo, a fim de otimizar as capacidades disponíveis na utilização do espaço aéreo e de reforçar os processos de gestão do fluxo de tráfego aéreo. Essas regras devem basear-se na transparência e na eficiência, garantindo a disponibilização flexível e atempada da capacidade, de acordo com as recomendações do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia.~~

~~8. As regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo devem apoiar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores aeroportuários e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:~~

~~a) Planeamento dos voos;~~

~~b) Utilização da capacidade de espaço aéreo disponível durante todas as fases do voo, incluindo a atribuição das faixas horárias; e~~

~~e) Utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:~~

~~— a criação de uma publicação única para a orientação das rotas e do tráfego,~~

~~— opções para o desvio do tráfego aéreo geral de zonas congestionadas, e~~

~~— regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial durante períodos de congestionamento e de crise.~~

~~9. Na elaboração e aprovação das regras de execução, a Comissão tem em conta, conforme o caso e sem prejuízo da segurança, a coerência entre planos de voo e faixas horárias aeroportuárias e a coordenação necessária com regiões adjacentes.~~

Artigo 28.º

Transparência das contas do gestor da rede

1. O gestor da rede elabora, apresenta e publica as suas contas financeiras. Essas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do gestor da rede, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o gestor da rede deve esforçar-se por as cumprir tanto quanto for possível.

2. O gestor da rede publica um relatório anual e é regularmente submetido a uma auditoria independente.

↓ 550/2004

Artigo 10.º

Relações entre prestadores de serviços

~~1. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores de serviços certificados na Comunidade.~~

~~2. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem formalizar as suas relações de trabalho através da celebração de acordos escritos ou de convénios legais equivalentes que fixem os deveres e funções específicos assumidos por cada prestador e permitam o intercâmbio de dados operacionais entre todos os prestadores de serviços na medida em que digam respeito ao tráfego aéreo geral. Esses acordos ou convénios devem ser notificados à autoridade ou autoridades supervisoras nacionais competentes.~~

~~3. A aprovação dos Estados Membros em questão é necessária nos casos de prestação de serviços de tráfego aéreo. A aprovação dos Estados Membros em questão é necessária nos casos de prestação de serviços meteorológicos se os mesmos tiverem designado um prestador de serviços meteorológicos, em regime de exclusividade, nos termos do n.º 1 do artigo 9.º~~

↓ novo

Artigo 29.º

Relações com as partes interessadas

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo estabelecem mecanismos de consulta para consultar os utilizadores do espaço aéreo e os operadores de aeródromo pertinentes sobre todas as questões importantes relacionadas com os serviços prestados, incluindo as alterações relevantes às configurações do espaço aéreo, ou os 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. Os utilizadores do espaço aéreo devem também participar no processo de aprovação dos planos de investimento estratégicos. A Comissão deve adotar medidas que descrevam pormenorizadamente as modalidades de consulta e de participação dos utilizadores do espaço aéreo no processo de aprovação dos planos de investimento. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 6

(adaptado)

⇒ novo

Artigo ~~30.º~~ 11.º

Relações com as autoridades militares

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

↓ 550/2004

Artigo 13.º

Acesso e proteção de dados

~~1. Na medida em que diga respeito ao tráfego aéreo geral, o intercâmbio de dados operacionais pertinentes entre todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos deve ocorrer em tempo real, para facilitar a satisfação das suas necessidades operacionais. Esses dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.~~

~~2. As autoridades competentes, os prestadores de serviços de navegação aérea certificados, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos devem ter acesso aos dados operacionais pertinentes numa base não discriminatória. Os prestadores de serviços certificados, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos estabelecem as condições normalizadas de acesso aos seus dados operacionais pertinentes não referidos no n.º 1. As autoridades supervisoras nacionais devem aprovar essas condições normalizadas. Se necessário, devem ser definidas regras pormenorizadas incidentes nas referidas condições, em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento Quadro.~~

↓ novo

Artigo 31.º

Disponibilização e acesso a dados operacionais para o tráfego aéreo geral

1. No que diz respeito ao tráfego aéreo geral, os dados operacionais pertinentes devem ser disponibilizados em tempo real, numa base não discriminatória e sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança ou de defesa, por todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos e gestor de rede, incluindo a nível transfronteiras e à escala da União. Essa disponibilidade deve beneficiar os prestadores de serviços de tráfego aéreo certificados ou declarados que tenham um interesse comprovado na prestação de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos,

bem como o gestor da rede. Esses dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.

2. Os preços dos serviços referidos no n.º 1 devem basear-se no custo marginal da disponibilização dos dados.

3. O acesso aos dados operacionais pertinentes a que se refere o n.º 1 é concedido às autoridades responsáveis pela supervisão da segurança, pela supervisão do desempenho e a supervisão da rede, incluindo a Agência.

4. A Comissão pode estabelecer requisitos pormenorizados para a disponibilização e o acesso aos dados, em conformidade com os n.os 1 e 3, e a metodologia para a fixação dos preços a que se refere o n.º 2. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 37.º, n.º 3.

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO ~~II~~ V

~~ARQUITETURA DO~~ ESPAÇO AÉREO ~~☒~~, INTEROPERABILIDADE E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA ~~☒~~

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 2

~~Artigo 3.º~~

~~Região europeia superior de informação de voo (RESIV)~~

~~1. A Comunidade e os seus Estados-Membros têm como objetivo a criação e o reconhecimento pela OACI de uma RESIV única. Para o efeito, no que respeita a questões da competência da Comunidade, a Comissão apresenta uma recomendação ao Conselho, nos termos do artigo 300.º do Tratado, até 4 de Dezembro de 2011.~~

~~2. A RESIV é concebida para abranger o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 1.º e pode incluir também espaço aéreo de países terceiros europeus.~~

~~3. A criação da RESIV não prejudica a responsabilidade por parte dos Estados-Membros pela designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade, em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º do regulamento relativo à prestação de serviços.~~

~~4. Os Estados-Membros conservam as suas responsabilidades perante a OACI nos limites geográficos das regiões superiores de informação de voo e das regiões de informação de voo que a OACI lhes tenha confiado à data de entrada em vigor do presente regulamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 3

⇒ novo

Artigo ~~32.º~~ 3.º A

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 ⇒ a Comissão ⇐, 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. ⇐

~~2. Para efeitos do disposto no n.º 1, a Comissão:~~

~~a) Assegura o desenvolvimento de uma infraestrutura de informação aeronáutica à escala da Comunidade, sob a forma de portal eletrónico integrado de informação, com livre acesso de todos os interessados. Essa infraestrutura integra o acesso e a disponibilização dos dados necessários, nomeadamente informação aeronáutica, informação do gabinete de informação dos serviços de tráfego aéreo (ARO), informação meteorológica e informação sobre a gestão do fluxo de tráfego aéreo;~~

~~b) Apoiar a modernização e harmonização da prestação de informação aeronáutica, no seu sentido mais lato, em cooperação estreita com o Eurocontrol e a OACI. A Comissão aprova regras de execução do presente artigo pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.º, n.º 4

Artigo 4.º

Regras do ar e classificação do espaço aéreo

~~A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, regras de execução para:~~

~~a) Aprovar as disposições adequadas sobre regras do ar com base nas normas e práticas recomendadas da OACI;~~

~~b) Harmonizar a aplicação da classificação do espaço aéreo da OACI, com as adaptações adequadas, para garantir a prestação uniforme de serviços seguros e eficientes de tráfego aéreo no céu único europeu.»~~

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

UTILIZAÇÃO FLEXÍVEL DO ESPAÇO AÉREO NO CÉU ÚNICO EUROPEU

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ novo

Artigo ~~33.º~~ 33.º

Utilização flexível do espaço aéreo

1. Tendo em conta a organização dos aspetos militares sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros asseguram a aplicação ~~uniforme~~ no interior do céu único europeu do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tal como descrito pela OACI e desenvolvido pelo Eurocontrol, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes ⇒ e em consonância com o Plano Diretor Europeu ATM ⇐ .
2. Os Estados-Membros apresentam todos os anos à Comissão um relatório sobre a aplicação, no contexto da política comum dos transportes, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo em relação ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.
3. Sempre que, e em especial na sequência dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, for necessário reforçar e harmonizar a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo no interior do céu único europeu, a Comissão adotará medidas regras de execução no contexto da política comum de transportes. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame nos termos de a que se refere o artigo ~~8.º~~ 37.º, n.º 3 do regulamento-quadro.

↓ novo

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 cooperar a fim de assegurar uma coordenação eficaz entre essas três fases, de modo a alcançar uma transição harmoniosa e atempada entre elas.

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

~~Artigo 15.º A~~

~~Projectos comuns~~

~~1. Os projectos comuns podem ajudar a executar com êxito o plano diretor ATM. Esses projectos devem contribuir para a realização dos objetivos do presente regulamento, como a melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objetivos imperativos de segurança.~~

~~2. A Comissão pode, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, elaborar material de orientação sobre o modo como esses projectos podem ajudar a executar o plano diretor ATM. O referido material de orientação não pode prejudicar os mecanismos de implementação dos projectos no que se refere aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respectivos parceiros.~~

~~3. A Comissão pode igualmente decidir, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, lançar projectos comuns para funções relacionadas com a rede, que se revistam de particular importância para melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea na Europa. Esses projectos comuns podem ser considerados elegíveis para financiamento comunitário 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 10.º, a fim de examinar todos os meios adequados para financiar a implantação dos projectos. Os custos da implantação de projectos comuns elegíveis para financiamento são recuperados de acordo com os princípios da transparência e da não-discriminação.~~

↓ novo

Artigo 34.º

Projectos comuns

1. A Comissão pode criar projectos comuns para a execução das alterações operacionais essenciais identificadas no Plano Diretor Europeu ATM que tenham um impacto a nível de toda a rede.

2. A Comissão pode igualmente estabelecer mecanismos de governação para projectos comuns e para a respetiva execução.

3. Os projectos comuns podem ser elegíveis para financiamento da União. 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 10.º, a fim de examinar todos os meios adequados para financiar a implantação dos projectos.

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.

↓ 551/2004

~~Artigo 8.º~~

~~Suspensão temporária~~

~~1. Nos casos em que a aplicação do artigo 7.º 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.~~

~~2. Na sequência da introdução de uma suspensão temporária, podem ser introduzidos ajustamentos às regras aprovadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 7.º para o espaço aéreo da responsabilidade do(s) Estado(s) Membro(s) em questão nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.~~

~~CAPÍTULO IV VI~~

~~DISPOSIÇÕES FINAIS~~

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 11

~~Artigo 17.º~~

~~Revisão dos anexos~~

~~As medidas que têm por objeto alterar elementos não essenciais dos anexos, para ter em conta desenvolvimentos técnicos ou operacionais, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento-quadro.~~

~~Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 5 do artigo 5.º do regulamento-quadro.~~

↓ novo

~~Artigo 36.º~~

~~Exercício da delegação~~

~~1. São conferidos poderes à Comissão para adotar atos delegados nas condições estabelecidas no presente artigo.~~

~~2. A delegação de poderes referida nos artigos 6.º e 26.º é conferida à Comissão por um período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]. A~~

delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 12.º e 13.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados na mesma. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior especificada na mesma, mas não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 12.º e 13.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. Esse prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ novo

Artigo 37.º 5.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 ~~por um representante da~~ pela Comissão. O comité assegura que sejam adequadamente tidos em consideração os interesses de todas as categorias de utilizadores. ⇒ O referido comité deve ser um comité na aceção de Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇐

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o ~~são aplicáveis os~~ artigos 3 e 7 ⇐ ~~da Decisão 1999/468/CE do~~ ⇒ Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐, ~~tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o ~~são aplicáveis os~~ artigos 5.º e 7.º ~~da Decisão 1999/468/CE do~~ ⇒ Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐, ~~tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

~~O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 4

~~4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1 a 4 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

~~5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.o A e o artigo 7.o da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.o.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5
(adaptado)

Artigo 38.º~~40.º~~

☒ **Consulta das partes interessadas** ☒

↓ novo

1. Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais, a Agência na sua qualidade de PRB ou não, 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.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ novo

2. A Comissão estabelece um procedimento ~~de consulta~~ a nível da ~~Comunidade~~ ☒ União ☒ para ⇒ consulta das questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento, conforme adequado ⇐. O Comité de Diálogo Setorial específico criado pela Decisão 98/500/CE da ☒ Comissão ☒ participa na consulta. ~~3. A consulta das partes interessadas deve abranger, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA.~~ ⇒ 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 outros peritos militares designados pelos Estados-Membros. ⇐

3. Entre os interessados podem incluir-se:

a) Os prestadores de serviços de navegação aérea ⇒ ou os grupos relevantes que os representam ⇐ ;

↓ novo

b) O gestor da rede;

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

(adaptado)

⇒ novo

- c) Os operadores aeroportuários ⇒ ou os grupos relevantes que os representam ⇐ ;
- d) Os utilizadores ~~relevantes~~ do espaço aéreo em causa ou os grupos relevantes que os representam ☒ ; ~~☒ utilizadores do espaço aéreo;~~
- e) ☒ As ~~☒ autoridades~~ forças militares; ~~;~~
- f) ☒ Os ~~☒~~ fabricantes; e
- g) Os organismos representativos dos profissionais do setor;

↓ novo

h) Organizações não-governamentais relevantes.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

(adaptado)

~~Artigo 6.º~~

~~Órgão consultivo do sector~~

~~Sem prejuízo do papel do Comité e do Eurocontrol, a Comissão deve criar um órgão consultivo do sector a que pertencerão os prestadores de serviços de navegação aérea, as associações de utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector. Esse órgão tem por única função aconselhar a Comissão sobre a realização do céu único europeu.~~

~~Artigo 39.º~~

~~Relações com países terceiros europeus~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

(adaptado)

⇒ novo

A ~~Comunidade~~ ☒ União ☒ e os seus Estados-Membros devem visar e apoiar a extensão do ~~e~~Céu Único ~~e~~Europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objetivo, devem diligenciar, ~~que~~ no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, ~~que~~ no contexto de acordos sobre blocos funcionais de espaço aéreo, no sentido de alargar a aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º, ☒ o

Céu Único Europeu ☒ a esses países. ⇒ Além disso, deverão envidar esforços para cooperar com esses países, quer no contexto de acordos celebrados 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. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

~~Artigo 8.º~~

~~Regras de execução~~

~~1. Para a elaboração de regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol ou, se adequado, a outro organismo, definindo as tarefas a realizar e o respetivo calendário e tendo em conta os prazos aplicáveis fixados no presente regulamento. A Comissão age pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º~~

~~2. Quando a Comissão decidir conferir um mandato nos termos do n.º 1, deve diligenciar no sentido de utilizar da melhor forma os procedimentos existentes de participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às suas obrigações institucionais.~~

↓ novo

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.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 1

~~Artigo 4.º~~

~~Requisitos de segurança~~

~~A Comissão aprova, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, regras de execução que integrem as disposições aplicáveis dos Requisitos Regulamentares sobre Segurança do Eurocontrol (ESARR) e as subsequentes alterações a esses requisitos que se inserem no âmbito de aplicação do presente regulamento, se necessário com adaptações adequadas.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSIÇÕES FINAIS~~

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 11

(adaptado)

⇒ novo

Artigo 41.º~~18.º~~

Confidencialidade

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão ⇒ , nem a Agência, na sua qualidade de PRB ou não, 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.

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais ~~ou~~, pela Comissão ⇒ ou pela Agência na sua qualidade de PRB, ⇐ 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 ~~do seu segredo comercial~~ ☒ da sua informação sensível do ponto de vista comercial ☒ .

3. A informação e os dados facultados com base no regime de tarifação ⇒ estabelecido nos artigos 19.º a 24.º, nomeadamente no que se refere aos custos determinados, aos custos reais e às receitas dos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados ⇐ ~~referido no artigo 14.º~~ devem ser divulgados ao público.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 5

(adaptado)

⇒ novo

Artigo 42.º~~9.º~~

Sanções

~~As sanções~~ Os Estados-Membros devem estabelecer ☒ regras relativas às sanções aplicáveis em caso de ☒ ~~para as~~ infrações ao disposto no presente regulamento e ~~as medidas a que se refere o artigo 3.º~~ ⇒ nos atos delegados e 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. Essas sanções ↵ devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

↓ 549/2004

Artigo 12.º

Acompanhamento, controlo e métodos de avaliação de impacto

~~1. O acompanhamento, o controlo e os métodos de avaliação de impacto baseiam-se nos relatórios anuais dos Estados-Membros sobre a implementação das acções realizadas nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 6, a)

~~2. A Comissão procede periodicamente à revisão da aplicação do presente regulamento, bem como das medidas previstas no artigo 3.º, e apresenta um primeiro relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 4 de Junho de 2011, e, subsequentemente, no fim de cada período de referência a que se refere a alínea d) do n.º 3 do artigo 11.º Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações adicionais às contidas nos relatórios por eles apresentados nos termos do n.º 1 do presente artigo.~~

↓ 549/2004

~~3. Para a elaboração dos relatórios a que se refere o n.º 2, a Comissão solicitará o parecer do comité.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 6, b)

~~4. Os relatórios contêm uma avaliação dos resultados obtidos através das medidas tomadas nos termos do presente regulamento, incluindo informações adequadas sobre a evolução no sector, em especial no que respeita aos aspectos económicos, sociais, laborais e tecnológicos, bem como à qualidade do serviço, tendo em conta os objectivos iniciais e tendo em vista as necessidades futuras.~~

↓ novo

Artigo 43.º

Avaliação

1. A Comissão procede a uma avaliação da aplicação do presente regulamento até 2030. Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros 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.

↓ 1070/2009 Art. 2.º, n.º 12
(adaptado)

~~Artigo 18.º A~~

~~Revisão~~

~~A Comissão apresenta um estudo ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 4 de Dezembro de 2012, no qual avalia os impactos a nível jurídico, de segurança, sectorial, económico e social da aplicação dos princípios do mercado à prestação de serviços de comunicação, navegação, vigilância e informação aeronáutica, em comparação com os princípios organizativos existentes ou alternativos e tendo em conta a evolução dos blocos funcionais de espaço aéreo e da tecnologia disponível.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSIÇÕES FINAIS~~

~~Artigo 10.º~~

~~Revisão~~

~~No contexto da revisão periódica a que se refere o n.º 2 do artigo 12.º do regulamento-quadro, a Comissão deve ultimar um estudo prospetivo sobre as condições para a futura aplicação dos conceitos a que se referem os artigos 3.º, 5.º e 6.º ao espaço aéreo inferior.~~

~~Com base nas conclusões do estudo e à luz dos progressos obtidos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 2006, um relatório eventualmente acompanhado de uma proposta que alargue a aplicação daqueles conceitos ao espaço aéreo inferior ou que determine quaisquer outras medidas. Caso se encaixe a hipótese de tal alargamento, as decisões a ele relativas deverão de preferência ser tomadas antes de 31 de Dezembro de 2009.~~

↓ 549/2004

Artigo 44.º ~~13.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:

- (e) 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;
- (f) em caso de graves perturbações internas que afetem a manutenção da lei e da ordem pública;
- (g) em caso de guerra ou de tensões internacionais graves que constituam uma ameaça de guerra;
- (h) para o cumprimento das obrigações assumidas a nível internacional por um Estado-Membro tendo em vista a manutenção da paz e da segurança internacional;
- (i) para a condução de operações e treinos militares, incluindo as possibilidades necessárias aos exercícios.

↓ 1070/2009 Art. 1.º, n.º 7

Artigo 13.º A

Agência Europeia para a Segurança da Aviação

~~Na execução do presente regulamento e dos Regulamentos (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 e do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação⁵³, os Estados Membros e a Comissão, de acordo com as atribuições que lhes são conferidas pelo presente regulamento, estabelecem a necessária coordenação com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação a fim de garantir o tratamento devido de todos os aspectos relativos à segurança.~~

↓

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.

⁵³

~~JOL 79 de 19.3.2008, p. 1.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

Artigo ~~46.º~~ 46.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no ~~20.º~~ vigésimo dia após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

~~2. Todavia, o disposto nos artigos 7.º e 8.º entra em vigor um ano após a publicação dos requisitos comuns a que se refere o artigo 6.º no Jornal Oficial da União Europeia.~~

↓ novo

2. O artigo 3.º, n.º 3, é aplicável a partir de [*Serviço das Publicações: inserir a data - 48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].

Os artigos 10.º e 24.º são aplicáveis a partir de 1 de julho de 2023. 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.

O artigo 26.º, n.º 3, 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, após a entrada em vigor do presente regulamento e abrangendo essas disposições, se tornar aplicável.

↓ 550/2004

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