

REGULAMENTO (UE) N.º 1191/2010 DA COMISSÃO**de 16 de Dezembro de 2010****que altera o Regulamento (CE) n.º 1794/2006, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 4,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ⁽²⁾, nomeadamente o artigos 5.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão ⁽³⁾ estabelece as medidas necessárias para o desenvolvimento de um regime de tarifação dos serviços de navegação aérea coerente com o sistema de taxas de rota do Eurocontrol. O desenvolvimento de um regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea prestados durante as várias fases de voo é de importância primordial para a realização do céu único europeu. O regime deverá contribuir para aumentar a transparência, a nível de fixação, imposição e cobrança de taxas aos utilizadores do espaço aéreo, e a rentabilidade dos serviços de navegação aérea. Deverá também promover a eficiência dos voos, mantendo simultaneamente um nível de segurança optimizado, e estimular a prestação de serviços integrados.
- (2) Por forma a garantir que o objectivo global de melhorar a rentabilidade dos serviços de navegação aérea é eficaz, o regime de tarifação deverá promover uma maior eficiência em termos operacionais e de custos, em apoio do plano director de gestão do tráfego aéreo europeu e de harmonia com o mesmo.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 deve ser actualizado de forma a traduzir as consequências financeiras do sistema de desempenho no regime de tarifação, em especial no que toca aos mecanismos de partilha dos riscos de tráfego e de custos, bem como aos sistemas de incentivo descritos no Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de Julho de 2010, que estabelece um sistema

de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea ⁽⁴⁾. O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 deve ser alterado em conformidade.

(4) Devem ser previstas disposições adequadas para assegurar uma transição suave para o sistema de tarifação actualizado.

(5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações ao Regulamento (CE) n.º 1794/2006

O Regulamento (CE) n.º 1794/2006 é alterado do seguinte modo:

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

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. O presente regulamento estabelece as medidas necessárias para o estabelecimento de um regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea coerente com o sistema de taxas de rota do Eurocontrol.»

b) Os n.ºs 5 e 6 passam a ter a seguinte redacção:

«5. Sem prejuízo do disposto no artigo 1.º, n.º 3, terceira frase, do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão (*), os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento aos serviços de navegação aérea prestados nos aeroportos com menos de 50 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano, independentemente da massa máxima à descolagem e do número de lugares para passageiros.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão daquela decisão. A Comissão publica periodicamente uma lista actualizada dos aeroportos aos quais os Estados-Membros decidiram não aplicar o presente regulamento aos serviços de navegação aérea.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽²⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 341 de 7.12.2006, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

6. No que diz respeito aos serviços de navegação aérea prestados nos aeroportos com menos de 150 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano, independentemente da massa máxima à descolagem e do número de lugares para passageiros, os Estados-Membros podem decidir, antes de cada período de referência mencionado no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004, não fazer qualquer das seguintes operações:

- a) Calcular os custos fixados nos termos do artigo 6.º do presente regulamento;
- b) Calcular as taxas de terminal previstas no artigo 11.º do presente regulamento;
- c) Estabelecer as taxas unitárias de terminal previstas no artigo 13.º do presente regulamento.

O primeiro parágrafo não prejudica a aplicação dos princípios mencionados nos artigos 14.º e 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e está sujeito ao disposto no artigo 1.º, n.º 3, terceira frase, do Regulamento (EU) n.º 691/2010.

Os Estados-Membros que decidam não aplicar as disposições do primeiro parágrafo devem avaliar de forma exaustiva em que medida são preenchidas as condições referidas no anexo I do presente Regulamento. Esta avaliação deve incluir a consulta aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo.

Esses Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório detalhado sobre a avaliação mencionada no terceiro parágrafo. Este relatório deve basear-se em elementos de prova, incluir os resultados da consulta aos utilizadores e plena justificação das conclusões retiradas pelo Estado-Membro.

A Comissão pode, após consulta ao Estado-Membro em causa, determinar que as condições estabelecidas no anexo I do presente Regulamento não foram cumpridas e, o mais tardar dois meses após a recepção da avaliação e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, convidar o Estado-Membro a efectuar novamente a avaliação em condições revistas.

Sempre que tal determine, a Comissão deve identificar as metodologias que carecem de revisão, assim como as razões para tal.

Quando a Comissão convidou o Estado-Membro a efectuar uma revisão da avaliação, o Estado-Membro em causa deve apresentar um relatório sobre as conclusões daquela avaliação revista, dois meses após a recepção do pedido da Comissão.

O relatório final deve ser tornado público e será válido para a duração do período de referência.

2) No artigo 2.º são aditadas as seguintes alíneas:

- «h) “Custos fixados”, os custos determinados pelo Estado-Membro tal como mencionados no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- i) “Período de referência”, o período de referência para efeitos do regime de desempenho estabelecido no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- j) “Movimentos de transporte aéreo comercial”, a soma das descolagens e das aterragens para o transporte aéreo comercial, calculada como uma média dos três anos anteriores à adopção dos planos de desempenho referidos no artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010;
- k) “Outras receitas”, os montantes obtidos das autoridades públicas ou resultantes de actividades comerciais/ou, no caso das taxas unitárias de terminal, as receitas resultantes de contratos ou de acordos entre prestadores de serviços de navegação aérea e operadores aeroportuários que beneficiam os prestadores de serviços de navegação aérea no que respeita ao nível das taxas unitárias.».

3) No artigo 3.º, os números 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:

«1. O regime de tarifação deve obedecer aos princípios enunciados no artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

2. Os custos fixados dos serviços de navegação aérea devem ser financiados pelas taxas de rota cobradas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea, em conformidade com as disposições do capítulo III, e/ou por outras receitas.

3. Os custos fixados dos serviços de navegação aérea de terminal devem ser financiados pelas taxas cobradas aos utilizadores dos serviços de navegação aérea, em conformidade com as disposições de capítulo III, e/ou por outras receitas. Estas podem incluir subvenções cruzadas concedidas nos termos do direito da União.».

4) No artigo 4.º, os números 3 e 4 passam a ter a seguinte redacção:

«3. Uma zona de tarifação de rota estende-se do solo até ao espaço aéreo superior, inclusive. Os Estados-Membros podem estabelecer uma zona específica para áreas terminais complexas dentro de uma zona de tarifação de rota.

4. Se as zonas de tarifação abrangerem o espaço aéreo de mais de um Estado-Membro, o que pode suceder em consequência da decisão de criar uma zona de tarifação comum num bloco funcional de espaço aéreo, os Estados-Membros em causa devem, tanto quanto possível, garantir a coerência e a uniformidade da aplicação do presente regulamento no espaço aéreo em causa.

(*) JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.».

Quando a aplicação uniforme do presente regulamento no espaço aéreo em causa não for possível, os Estados-Membros devem informar de forma transparente os utilizadores destas diferenças de aplicação e informar a Comissão e o Eurocontrol das mesmas.»

- 5) No artigo 5.º, os números 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:

«2. Os Estados-Membros podem determinar os custos a seguir indicados como custos fixados, nos termos do disposto no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 caso sejam suportados como resultado da prestação de serviços de navegação aérea:

- a) Custos suportados pelas autoridades nacionais competentes;
- b) Custos suportados pelas entidades qualificadas, conforme referido no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Custos decorrentes de acordos internacionais.

3. Nos termos do disposto no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004, sem prejuízo de outras fontes de financiamento e em conformidade com o direito da União, uma parte das receitas provenientes das taxas pode ser utilizada para financiar projectos comuns para funções relacionadas com a rede, que se revistam de particular importância para melhorar o desempenho global dos serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea na Europa. Nesse caso, os Estados-Membros devem assegurar-se que existem processos contabilísticos claros e abrangentes, de modo a garantir que os utilizadores do espaço aéreo não sejam alvo de dupla cobrança. Os custos fixados que financiam o projecto comum devem ser claramente identificados nos termos do anexo II.»

- 6) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os custos fixados e os custos reais devem incluir os custos elegíveis dos serviços, instalações e actividades mencionados no artigo 5.º do presente regulamento e ser estabelecidos de acordo com os requisitos contabilísticos estabelecidos no artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

Os efeitos não recorrentes resultantes da introdução das normas internacionais de contabilidade podem ser distribuídos ao longo de um período não superior a 15 anos.

Sem prejuízo do disposto nos artigos 16.º e 18.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010, os custos fixados devem ser estabelecidos antes do início de cada período de referência, como parte dos planos de desempenho referidos nos artigos 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e 10.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 691/2010 para cada ano civil do período de referência, em termos reais e nominais. As taxas unitárias são calculadas com base nos custos expressos em termos nominais. Para cada ano do período de referên-

cia, a diferença entre os custos fixados expressos em termos nominais antes do período de referência e os custos fixados actualizados de acordo com a inflação real registada pelo Eurostat para esse ano, deve transitar, no máximo, para o ano $n+2$.

Os custos fixados e os custos reais devem ser estabelecidos na moeda nacional. Quando for criada uma zona de tarifação comum com uma taxa unitária única para um bloco funcional de espaço aéreo, os Estados-Membros interessados devem garantir a conversão dos custos nacionais para euros ou para a moeda nacional de um dos Estados-Membros em causa, de modo a permitir o cálculo transparente da taxa unitária única em aplicação do artigo 13.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do presente regulamento. A Comissão e o Eurocontrol devem ser informados deste facto.»

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

- i) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Os custos de pessoal incluem a remuneração bruta, a retribuição pela prestação de trabalho extraordinário, as contribuições da entidade empregadora para a segurança social e para as pensões de reforma e outras prestações sociais. Os custos das pensões podem ser calculados segundo hipóteses prudentes, em conformidade com as normas do sistema ou com o direito nacional aplicável, consoante o caso. Aquelas hipóteses devem ser especificadas no plano de desempenho nacional.»

- ii) Os quarto e quinto parágrafos passam a ter a seguinte redacção:

«Os custos de amortização devem estar relacionados com os activos fixos totais usados para a prestação dos serviços de navegação aérea. Os activos fixos devem ser amortizados segundo as suas previsões de vida útil, de acordo com o método linear aplicado aos custos dos activos objecto de amortização. Para calcular a amortização, pode ser aplicada a contabilização pelos custos históricos ou pelos custos correntes. O método não deve ser alterado durante o período de amortização e deve ser coerente com o custo do capital aplicado. Se for adoptada a contabilização pelos custos correntes, devem igualmente ser fornecidos os valores contabilísticos dos custos históricos equivalentes, de modo a permitir a comparação e a avaliação.

O custo do capital deve ser igual ao produto:

- a) Da soma do valor contabilístico líquido médio dos activos fixos acrescido dos eventuais ajustamentos dos activos totais que tenham sido determinados pela autoridade supervisora nacional e utilizados pelo prestador de serviços de navegação aérea no exercício da actividade ou em fase de constituição e do valor médio dos activos circulantes líquidos, com excepção das contas bancárias remuneradas, necessários para a prestação de serviços de navegação aérea; e

- b) Da média ponderada da taxa de juro da dívida e da remuneração dos capitais próprios. No caso dos prestadores de serviços de navegação aérea que não dispõem de capitais próprios, a média ponderada deve ser calculada com base numa remuneração aplicada à diferença entre os activos totais referidos na alínea a) e as dívidas.

Os custos extraordinários correspondem aos custos não recorrentes relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea verificados durante o mesmo ano.

Os eventuais ajustamentos não sujeitos às normas internacionais de contabilidade devem ser especificados no plano nacional de desempenho para apreciação pela Comissão e nas informações adicionais a prestar em conformidade com o anexo II.».

- c) No n.º 3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Para efeitos do n.º 2, quinto parágrafo, os factores de ponderação devem assentar na proporção do financiamento por dívida ou por capitais próprios. A taxa de juro da dívida deve ser igual à taxa de juro média da dívida do prestador de serviços de navegação aérea. Os capitais próprios devem ser remunerados de acordo com o risco financeiro real do prestador de serviços de navegação aérea.».

- 7) No artigo 7.º, n.º 2, é aditado o seguinte parágrafo:

«Para efeitos do disposto no primeiro parágrafo da alínea b), antes do início de cada período de referência, os Estados-Membros devem definir, para cada aeroporto, os critérios utilizados na repartição dos custos entre os serviços de terminal e os serviços de rota e informar a Comissão desse facto.».

- 8) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

Transparência dos custos e do mecanismo de tarifação

1. O mais tardar seis meses antes do início do período de referência, os Estados-Membros devem propor aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo uma consulta sobre os custos fixados, os investimentos programados, as previsões de unidades de serviços, a política de tarifação e as correspondentes taxas unitárias e devem ser assistidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea. Os Estados-Membros devem apresentar de forma transparente os custos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, estabelecidos em conformidade com o disposto no artigo 5.º aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão e, quando aplicável, ao Eurocontrol.

Durante o período de referência, os Estados-Membros devem propor, com uma periodicidade anual, uma consulta dos representantes dos utilizadores do espaço aéreo sobre eventuais desvios em relação às previsões e, em especial, sobre:

- a) O tráfego e os custos reais em comparação com o tráfego previsto e os custos fixados;
- b) A implantação do mecanismo de partilha de riscos definido no artigo 11.º-A;
- c) Os regimes de incentivos previstos no artigo 12.º.

A consulta pode ser organizada a nível regional. Os representantes dos utilizadores do espaço aéreo reservam-se o direito de solicitar a realização de consultas suplementares. Devem igualmente ser organizadas consultas sistemáticas aos utilizadores em caso de activação de um mecanismo de alerta conducente a uma revisão da taxa unitária.

2. A informação referida no n.º 1 deve basear-se nos quadros de informação e nas regras pormenorizadas constantes dos anexos II e VI ou, quando um Estado-Membro tiver tomado a decisão de não calcular os custos fixados ou as taxas de terminal ou de não fixar taxas unitárias de terminal nos termos do disposto no artigo 1.º, n.º 6, a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo, do anexo III. A documentação pertinente deve ser disponibilizada aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão, ao Eurocontrol e às autoridades supervisoras nacionais três semanas antes da reunião de consulta. Para a consulta anual referida no segundo parágrafo do n.º 1, a documentação pertinente deve ser disponibilizada aos representantes dos utilizadores do espaço aéreo, à Comissão, ao Eurocontrol e às autoridades supervisoras nacionais até 1 de Novembro de cada ano.».

- 9) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Os voos realizados exclusivamente para o transporte, em missão oficial, de monarcas reinantes e sua família directa, de chefes de Estado, de chefes de Governo e de ministros; a isenção deve ser sistematicamente comprovada pela indicação ou observação adequada, no plano de voo, do respectivo estatuto;».

- b) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

- i) o primeiro parágrafo é suprimido.
- ii) no segundo parágrafo, a frase introdutória passa a ter a seguinte redacção:

«Os custos dos voos isentos são compostos por:».

- 10) Os artigos 10.º e 11.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10.º

Cálculo das taxas de rota

1. Sem prejuízo da possibilidade prevista no artigo 3.º, n.º 2, de financiamento dos serviços de navegação aérea de rota por meio de outras receitas, a taxa de rota aplicável a um voo específico numa zona de tarifação de terminal específica é igual ao produto da taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de rota e das unidades de serviços de rota desse voo.

2. A taxa unitária e as unidades de serviços de rota são calculadas em conformidade com o anexo IV.

Artigo 11.º

Cálculo das taxas de terminal

1. Sem prejuízo da possibilidade prevista no artigo 3.º, n.º 3, de financiamento dos serviços de navegação aérea de terminal por meio de outras receitas, a taxa de terminal aplicável a um voo específico numa zona de tarifação de terminal específica é igual ao produto da taxa unitária estabelecida para essa zona de tarifação de terminal e das unidades de serviço de terminal desse voo. Para efeitos de tarifação, aproximação e partida contam como um único voo. A unidade de contagem é o voo de chegada ou o voo de partida.

2. A taxa unitária e as unidades de serviços de terminal são calculadas em conformidade com o anexo V.»

11) É inserido o seguinte artigo 11.º-A:

«Artigo 11.º-A

Partilha de riscos

1. O presente artigo estabelece os mecanismos de partilha de risco de tráfego e de custos. Deve aplicar-se em conformidade com os princípios constantes do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010.

2. Os seguintes custos não são sujeitos à partilha de risco de tráfego, devendo ser recuperados independentemente da evolução do tráfego:

- a) Os custos fixados, estabelecidos em aplicação do artigo 5.º, n.º 2, com excepção dos acordos relativos à prestação de serviços de tráfego aéreo transfronteiras,
- b) Os custos fixados dos prestadores de serviços de meteorologia;
- c) Os montantes autorizados transitados de anos ou de períodos de referência anteriores e os prémios ou sanções decorrentes dos regimes de incentivos;
- d) As sobre ou sub-recuperações resultantes das variações de tráfego, que devem ser efectuadas o mais tardar no ano n+2.

Os Estados-Membros podem ainda isentar da partilha de risco de tráfego os custos fixados dos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a fornecer serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

3. Se, num determinado ano, o número real de unidades de serviços não for superior nem inferior a 2 % das previsões estabelecidas no início do período de referência, a receita adicional ou perda de receita do prestador de serviços de navegação aérea em relação aos custos fixados não transita para o ano seguinte.

4. Se, num determinado ano n, o número real de unidades de serviços for superior em mais de 2 % às previsões estabelecidas no início do período de referência, deve ser restituída aos utilizadores do espaço aéreo, o mais tardar no ano n+2, pelo menos 70 % da receita adicional obtida pelo prestador de serviços de navegação aérea em causa, acima de 2 % da diferença entre o número real de unidades de serviços e as previsões de custos fixados.

Se, num determinado ano n, o número real de unidades de serviços for inferior em mais de 2 % às previsões estabelecidas no início do período de referência, deve ser suportada pelos utilizadores do espaço aéreo, em princípio o mais tardar no ano n+2, pelo menos 70 % da perda de receita registada pelo prestador de serviços de navegação aérea em causa, acima de 2 % da diferença entre o número real de unidades de serviços e as previsões de custos fixados. Contudo, os Estados-Membros podem decidir distribuir a transferência dessa perda de receita por diversos anos de modo a preservar a estabilidade da taxa unitária.

5. A repartição do risco de tráfego mencionada no n.º 3 deve ser fixada, no plano de desempenho a nível nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo e para todo o período de referência, após a realização da consulta prevista no artigo 8.º.

6. Se, num determinado ano n, o número real de unidades de serviços for inferior a 90 % das previsões estabelecidas no início do período de referência, deve ser integralmente suportada pelos utilizadores do espaço aéreo, em princípio o mais tardar no ano n+2, a perda de receitas suportada pelo prestador de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % da diferença entre o número real de unidades de serviços e as previsões de custos fixados. Contudo, os Estados-Membros podem decidir distribuir a transferência dessa perda de receita por diversos anos, de modo a preservar a estabilidade da taxa unitária.

Se, num determinado ano n, o número real de unidades de serviços for superior a 110 % das previsões estabelecidas no início do período de referência, devem ser integralmente restituídas aos utilizadores do espaço aéreo, no ano n+2, as receitas adicionais obtidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea em causa acima de 10 % de diferença entre o número real de unidades de serviços e as previsões de custos fixados.

7. Os prestadores de serviços de navegação aérea que não dispõem de fundos próprios ou cujos capitais próprios sejam, em 31 de Dezembro de 2011, inferiores a 5 % do total do passivo, podem ser isentos da partilha de risco de tráfego no primeiro período de referência, de modo a permitir-lhes reduzir a parte do financiamento por dívida. Estes prestadores de serviços de navegação aérea isentos da partilha de risco de tráfego devem ser especificados no plano de desempenho para apreciação pela Comissão e constar da informação adicional a apresentar em conformidade com o anexo II. Os Estados-Membros devem descrever e justificar as medidas previstas para reduzir a percentagem de financiamento por dívida e os prazos fixados para o efeito.

8. Os seguintes princípios são aplicáveis à partilha dos custos:

- a) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem inferiores aos custos fixados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante é retida pelo prestador de serviços de navegação aérea, pelo Estado-Membro ou pela entidade qualificada em causa;
- b) Se, durante todo o período de referência, os custos reais forem superiores aos custos fixados estabelecidos no início do período de referência, a diferença resultante é suportada pelo prestador de serviços de navegação aérea, pelo Estado-Membro ou pela entidade qualificada em causa, sem prejuízo da activação de um mecanismo de alerta nos termos do artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010;
- c) As alíneas a) e b) podem não se aplicar à diferença entre os custos reais e os custos fixados que possa ser considerada fora do controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos Estados-Membros e das entidades qualificadas pelas seguintes razões:
 - i) Alterações não previstas decorrentes da regulamentação nacional sobre pensões e da regulamentação sobre a contabilização das pensões;
 - ii) Alterações não previstas decorrentes da legislação nacional no domínio fiscal;
 - iii) Elementos de custos não previstos e novos, que não constam do plano de desempenho nacional, mas que decorrem de obrigações regulamentares;
 - iv) Alterações não previstas nos custos ou nas receitas decorrentes de acordos internacionais;
 - v) Alterações significativas nas taxas de juro sobre empréstimos.

Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, n.º 1, terceiro parágrafo, a autoridade supervisora nacional deve elaborar, a partir da enumeração constante das alíneas i) a v) do primeiro parágrafo, uma lista dos factores de custo incontroláveis, que constará do plano de desempenho.

Quando, ao longo de todo o período de referência, os custos reais são inferiores aos custos fixados estabelecidos no início do período de referência, a correspondente diferença deve ser restituída aos utilizadores do espaço aéreo transitando para o período de referência seguinte.

Quando, ao longo de todo o período de referência, os custos reais são superiores aos custos fixados estabelecidos no início do período de referência, a correspondente diferença deve ser suportada pelos utilizadores do

espaço aéreo transitando para o período seguinte. A autoridade supervisora nacional em causa dá o seu acordo explícito à transferência após certificar-se de que:

- i) A variação dos custos reais em relação aos custos fixados decorre efectivamente de circunstâncias independentes da influência do prestador de serviços de navegação aérea, do Estado-Membro ou da entidade qualificada em causa;
- ii) A variação dos custos a repercutir nos utilizadores é especificamente identificada e classificada.

O montante transitado deve ser especificado por factores e descrito nas informações adicionais a fornecer em conformidade com o anexo VI.».

12) No artigo 12.º, os n.ºs 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, podem estabelecer ou aprovar regimes de incentivos, numa base não-discriminatória e transparente, em apoio a melhoramentos na prestação de serviços de navegação aérea ou à redução do impacto ambiental da aviação, que resultem num cálculo diferente das taxas nos termos dos n.ºs 2 e 3. Esses incentivos podem ser concedidos aos prestadores de serviços de navegação aérea e/ou aos utilizadores do espaço aéreo.

2. Em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010, os Estados-Membros, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, podem adoptar incentivos financeiros à realização de objectivos de desempenho pelos seus prestadores de serviços de navegação aérea. A taxa unitária pode ser ajustada de modo a prever prémios ou sanções conforme o nível real de desempenho do prestador de serviços de navegação aérea em relação ao objectivo a alcançar. Esses prémios ou sanções apenas devem ser activados quando as variações de desempenho tiverem impactos substanciais para os utilizadores. O nível aplicável dos prémios e sanções deve ser proporcional aos objectivos fixados e aos resultados alcançados. Os níveis de variação de desempenho e o nível aplicável dos prémios e sanções devem ser fixados na sequência da proposta de consulta a que se refere o artigo 8.º e definidos no plano de desempenho, a nível nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo.

3. Quando um Estado-Membro decidir aplicar um regime de incentivos aos utilizadores dos serviços de navegação aérea, deve, no seguimento da proposta de consulta a que se refere o artigo 8.º, modular as taxas a suportar por estes de modo a reflectirem os esforços realizados por esses utilizadores para, em especial:

- a) Optimizarem a utilização dos serviços de navegação aérea;

- b) Reduzirem o impacto ambiental da aviação;
 - c) Reduzirem os custos globais dos serviços de navegação aérea e aumentarem a sua eficiência, em especial através da redução ou modulação das taxas em função dos equipamentos de bordo que aumentam a capacidade, ou para compensar os inconvenientes da escolha de rotas menos congestionadas;
 - d) Acelerarem a implantação de capacidades SESAR/ATM.».
- 13) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
- a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros devem assegurar-se que são anualmente estabelecidas taxas unitárias para cada zona de tarifação.

As taxas unitárias são estabelecidas na moeda nacional. Quando um Estado-Membro que faça parte de um bloco funcional de espaço aéreo decidir estabelecer uma zona de tarifação comum com uma taxa unitária única, essa taxa unitária é definida em euros ou na moeda nacional de um dos Estados-Membros em causa. Os Estados-Membros interessados informam a Comissão e o Eurocontrol da moeda aplicável.

2. Nos termos do artigo 11.º, n.º 4, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e do artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010, em caso de activação de um mecanismo de alerta, as taxas unitárias podem ser alteradas no decurso do ano.».

- b) É aditado o seguinte n.º 4:
- «4. No primeiro ano do período de referência, as taxas unitárias devem ser calculadas com base no plano de desempenho comunicado pelo Estado-Membro ou bloco funcional de espaço aéreo interessado, até 1 de Novembro do ano anterior ao início do período de referência. Se os planos de desempenho forem adoptados depois de 1 de Novembro do ano que precedeu o início do período de referência, as taxas unitárias devem voltar a ser calculadas se necessário com base no plano finalmente adoptado ou nas medidas correctivas aplicáveis.».
- 14) No artigo 14.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:
- «1. Os Estados-Membros podem proceder à cobrança de taxas mediante a aplicação de uma taxa unitária por voo. Se forem facturadas e cobradas numa base regional, a moeda da facturação dessas taxas pode ser o euro, sendo permitido acrescentar à taxa unitária em causa uma taxa unitária administrativa para remuneração dos custos de facturação e cobrança.».
- 15) É suprimido o artigo 15.º.

- 16) No artigo 17.º, a frase introdutória do primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar as inspecções e vistorias realizadas pelas autoridades supervisoras nacionais ou por uma entidade qualificada actuando em seu nome, incluindo visitas no local. As pessoas autorizadas devem estar habilitadas a:».

- 17) É inserido o seguinte artigo 17.º-A:

«Artigo 17.º-A

Revisão

A revisão, pela Comissão, do sistema de desempenho a que se refere o artigo 24.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010 abrange, em especial, o mecanismo de partilha de risco estabelecido no artigo 11.º-A do presente regulamento, os regimes de incentivos estabelecidos no artigo 12.º do presente regulamento e o seu impacto e eficácia na realização dos objectivos de desempenho definidos.».

- 18) Os anexos I a VI são alterados de acordo com o disposto no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Disposições transitórias

Os Estados-Membros cujas regulamentações nacionais, em vigor antes de 8 de Julho de 2010, prevêem uma redução da taxa unitária superior aos objectivos estabelecidos à escala da União Europeia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 691/2010, podem isentar os seus prestadores de serviços de navegação aérea da aplicação do artigo 11.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1794/2006. A aplicação dessa isenção tem carácter transitório, devendo incidir nos anos em que as regulamentações nacionais estabelecem a redução da taxa unitária, mas não ir além do primeiro período de referência de 2014. Os Estados-Membros devem informar a Comissão e o Eurocontrol dessas isenções.

No que respeita às taxas de terminal, os Estados-Membros podem adiar a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1794/2006 tal como alterado pelo presente regulamento até 31 de Dezembro de 2014. Devem informar a Comissão desse facto. Quando os Estados-Membros isentem as taxas de terminal da aplicação daquele regulamento, os custos totais da prestação de serviços de navegação aérea de terminal podem ser recuperados até 31 de Dezembro de 2014.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento deve começar a ser aplicado aos custos, às taxas e às taxas unitárias dos serviços de navegação aérea em 2012.

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

Feito em Bruxelas, em 16 de Dezembro de 2010.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Os anexos I a VI são alterados da seguinte forma:

1) No anexo I, é inserido o seguinte ponto 5:

«5. Acima de 150 000 movimentos comerciais por ano, a avaliação referida nos pontos 1 a 4 do presente anexo deve ser realizada para cada aeroporto.».

2) O anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO II

Transparência da base de custos**1. QUADRO DE INFORMAÇÃO**

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem preencher o quadro de informação a seguir apresentado para cada zona de tarifação sob a sua responsabilidade e para cada período de referência. Os Estados-Membros devem apresentar igualmente um quadro de informação consolidado para cada zona de tarifação sob a sua responsabilidade.

Deve ser preenchido um quadro consolidado para cada um dos aeroportos abrangidos pelo disposto no presente regulamento.

Quando uma zona de tarifação abrange o espaço aéreo de vários Estados-Membros, estes devem preencher o quadro em conjunto, de acordo com o disposto no artigo 4.º, n.º 4.

Os custos reais são estabelecidos com base nas contas certificadas. Os custos devem ser estabelecidos de acordo com o plano de actividades exigido para a certificação e indicados na moeda do país de estabelecimento, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, quarto parágrafo.

Para facilitar o estabelecimento, pela Comissão, de objectivos de desempenho à escala da União, e sem prejuízo dos planos de desempenho a adoptar a nível nacional ou de bloco funcional de espaço aéreo, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem preencher o referido quadro de informação com os dados previsionais de base dezoito meses antes do início de um período de referência.

Quadro 1 - Custos totais

Zona de tarifação Entidade	Período de referência: N - (N+4)
-------------------------------	----------------------------------

	Custos fixados					Custos reais				
Discriminação dos custos	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

Discriminação por tipo de custo (em termos nominais)

Pessoal Outros custos de exploração Amortizações Custo do capital Custos extraordinários Custos totais Total n/n-1 (%) Pessoal n/n-1 (%) Outr. Cust. Expl. n/n-1 (%)										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Discriminação por serviço (em termos nominais)

Gestão do tráfego aéreo Comunicações Navegação Vigilância Busca e salvamento Informação aeronáutica Serviços meteorológicos Custos de supervisão Outros custos do Estado Custos totais Total n/n-1 (%) ATM n/n-1 (%) CNS n/n-1 (%)										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Informações adicionais sobre o custo do capital e o custo dos projectos comuns (em termos nominais)

Base média dos activos Valor contabilístico líquido dos activos fixos Ajustamentos nos activos totais Activo circulante líquido Base total dos activos Custo do capital (%) Custo do capital antes de impostos (%) Rentabilidade dos capitais próprios (%) Juros médios sobre a dívida (%) Custo dos projectos comuns Projecto Comum 1										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Informações complementares sobre a inflação e os custos totais em termos reais

Inflação (%) ⁽¹⁾ Custos totais em termos reais ⁽²⁾ Total n/n-1 (%)										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Dedução dos custos imputados aos voos VFR isentos (em termos nominais)

Custos totais Custos dos voos VFR isentos Custos totais após dedução ⁽³⁾										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Custos e elementos da base dos activos em '000 000 moeda nacional - unidades de serviços em '000 000

⁽¹⁾ Inflação prevista usada para definir os custos fixados em termos nominais - inflação real registada pelo EUROSTAT⁽²⁾ Custos fixados (plano de desempenho) em termos reais - custos reais em termos reais⁽³⁾ Custos fixados (após dedução dos custos VFR) constantes do anexo II (em termos nominais)

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem ainda apresentar, no mínimo, as seguintes informações:

- Descrição da metodologia utilizada para imputação dos custos das instalações ou dos serviços a diferentes serviços de navegação aérea com base na lista das instalações e dos serviços constante do plano regional de navegação aérea da ICAO para a região europeia (Doc. 7754) e descrição da metodologia utilizada para a imputação desses custos às diferentes zonas de tarifação;
- Descrição e explicação do método adoptado para o cálculo dos custos de amortização: custos históricos ou custos correntes. Caso se opte pela contabilização pelos custos correntes, os dados dos custos históricos devem ser comparáveis;
- Justificação para o custo do capital, incluindo os componentes da base dos activos, os eventuais ajustamentos dos activos totais e a remuneração do capital;
- Descrição dos custos fixados totais para cada aeroporto abrangido pelo disposto no presente regulamento para cada zona de tarifação de terminal. No caso dos aeroportos com menos de 20 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano, calculados como a média dos três anos anteriores, os custos podem ser apresentados de forma agregada;
- Definição dos critérios utilizados na imputação de custos entre os serviços de terminal e os serviços de rota para cada aeroporto regulado;
- Repartição dos custos dos serviços meteorológicos entre custos directos e “principais custos MET”, definidos como os custos das instalações e dos serviços meteorológicos que também servem requisitos meteorológicos genéricos. Estes incluem a análise e previsão geral, as redes de observação à superfície e na camada aérea superior, os sistemas de comunicação de informações meteorológicas, os centros de processamento de dados e o apoio à investigação fundamental, à formação e à administração;
- Descrição da metodologia utilizada para a imputação dos custos MET totais e dos principais custos MET à aviação civil e às zonas de tarifação;
- Conforme previsto no ponto 1, dezoito meses antes do início de um período de referência, descrição das previsões de custos e de tráfego declaradas;
- Para cada ano do período de referência, descrição dos custos reais declarados e da sua diferença em relação aos custos fixados.».

3) No anexo III, o ponto 1.2 passa a ter a seguinte redacção:

«1.2. Informações adicionais

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem ainda apresentar, no mínimo, as seguintes informações:

- Descrição dos critérios utilizados para a imputação dos custos das instalações ou dos serviços aos diferentes serviços de navegação aérea com base na lista das instalações e dos serviços constante do plano regional de navegação aérea da ICAO para a região europeia (Doc. 7754);
- Descrição e explicação das diferenças entre dados não confidenciais previstos e reais, por ano (n-1);
- Descrição e explicação dos investimentos e custos quinquenais não confidenciais programados em função do tráfego previsto;
- Descrição e explicação do método adoptado para o cálculo dos custos de amortização: custos históricos ou custos correntes;
- Justificação para o custo do capital, incluindo os componentes de base dos activos, os eventuais ajustamentos dos activos totais e a remuneração do capital.».

4) O anexo IV passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO IV

Cálculo das unidades de serviços de rota e das taxas unitárias de rota

1. Cálculo das unidades de serviços de rota
 - 1.1 A unidade de serviços de rota é calculada multiplicando o factor “distância” pelo factor “massa” para a aeronave em causa.
 - 1.2 O factor “distância” é obtido dividindo por cem o número de quilómetros percorridos na distância ortodrómica entre os pontos de entrada e de saída das zonas de tarifação, de acordo com o último plano de voo conhecido registado pela aeronave em causa para fins de fluxo de tráfego aéreo.
 - 1.3 Se os pontos de saída e de entrada de um voo forem idênticos numa zona de tarifação, o factor “distância” é igual à distância ortodrómica entre esses pontos e o ponto mais distante do plano de voo multiplicada por dois.
 - 1.4 A distância a ter em conta é reduzida de 20 quilómetros por cada descolagem e aterragem no território de um Estado-Membro.
 - 1.5 O factor “massa”, expresso como valor até duas casas decimais, é a raiz quadrada do quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas métricas da massa máxima certificada à descolagem da aeronave, conforme consta do seu certificado de aeronavegabilidade ou de qualquer documento oficial equivalente apresentado pelo operador. Caso essa massa seja desconhecida, deve ser utilizada a massa da aeronave do mesmo tipo conhecida como tendo a massa mais elevada. Caso uma aeronave tenha múltiplas massas máximas certificadas à descolagem, deve ser utilizado o maior valor. Caso um operador de aeronave opere duas ou mais aeronaves que sejam versões diferentes do mesmo tipo, deve ser utilizada, para cada aeronave desse tipo, a média das massas máximas à descolagem de todas as suas aeronaves desse tipo. O cálculo do factor “massa” por tipo de aeronave e por operador deve ser efectuado, pelo menos, uma vez por ano.
2. Cálculo das taxas unitárias de rota
 - 2.1 A taxa unitária de rota é calculada antes do início de cada ano do período de referência.
 - 2.2 É calculada dividindo, para o ano em causa, o número previsto de unidades de serviços de rota pela soma algébrica dos seguintes elementos:
 - i) os custos fixados do ano em causa;
 - ii) a aplicação da diferença entre a inflação prevista e a inflação real, conforme referido no artigo 6.º, n.º 1;
 - iii) as transferências resultantes da implantação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se refere o artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7;
 - iv) as transferências efectuadas a partir do período de referência anterior, resultantes da implantação do mecanismo de partilha do risco de custos referido no artigo 11.º-A, n.º 8;
 - v) os prémios e sanções resultantes dos incentivos financeiros referidos no artigo 12.º, n.º 2;
 - vi) para os dois primeiros períodos de referência, as sobre ou sub-recuperações efectuadas pelos Estados-Membros até 2011, inclusive;
 - vii) uma dedução dos custos dos voos VFR, identificados no artigo 7.º, n.º 4.º.
- 5) O anexo V passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO V

Cálculo das unidades de serviços de terminal e das taxas unitárias de terminal

1. Cálculo das unidades de serviços de terminal

1.1 A unidade de serviços de terminal é igual ao factor “massa” das aeronaves em causa.

1.2 O factor “massa”, expresso como valor até duas casas decimais, é o quociente obtido dividindo por cinquenta o número de toneladas métricas da maior massa máxima certificada à descolagem da aeronave, referida no anexo IV, ponto 1.5, elevado ao expoente 0,7. Contudo, num período transitório de cinco anos a contar do cálculo da primeira taxa unitária de terminal ao abrigo do presente regulamento, este expoente deve estar compreendido entre 0,5 e 0,9.

2. Cálculo das taxas unitárias de terminal

2.1 A taxa unitária de terminal é calculada antes do início de cada ano do período de referência.

2.2 É calculada dividindo, para o ano em causa, o número previsto de unidades de serviços de terminal pela soma algébrica dos seguintes elementos:

i) os custos fixados do ano em causa;

ii) a aplicação da diferença entre a inflação prevista e a inflação real, conforme referido no artigo 6.º, n.º 1;

iii) as transferências resultantes da implantação do mecanismo de partilha de riscos de tráfego a que se refere o artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7;

iv) as transferências efectuadas a partir do período de referência anterior, resultantes da implantação do mecanismo de partilha do risco de custo referido no artigo 11.º-A, n.º 8;

v) os prémios e sanções resultantes dos incentivos financeiros referidos no artigo 12.º, n.º 2;

vi) para os dois primeiros períodos de referência, as sobre ou sub-recuperações efectuadas pelos Estados-Membros até ao ano precedente à aplicação do presente regulamento às taxas de terminal;

vii) uma dedução dos custos dos voos VFR, identificados no artigo 7.º, n.º 4.º.

6) O anexo VI passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO VI

Mecanismo de tarifação

1. QUADRO DE INFORMAÇÃO

Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem preencher o quadro de informação seguinte para cada zona de tarifação sob a sua responsabilidade e cada período de referência. Os Estados-Membros devem igualmente apresentar um quadro de informação consolidado para cada zona de tarifação sob a sua responsabilidade.

Quando uma zona de tarifação abrange o espaço aéreo de vários Estados-Membros, estes devem preencher o quadro em conjunto, de acordo com o disposto no artigo 4.º, n.º 4.

Quadro 2 - Cálculo da taxa unitária

Zona de tarifação Entidade	Período de referência: N - (N+4)				
Cálculo da taxa unitária	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Custos fixados em termos nominais e revisão de acordo com a inflação Custos fixados em termos nominais - VFR não incluídos (comunicados no anexo II) Taxa de inflação real segundo os registos do EUROSTAT - anexo II Taxa de inflação prevista - anexo II Revisão de acordo com a inflação - artigo 6.º, n.º 1): montante do ano n a transitar 2. Unidades de serviços totais previstas e reais Previsões de unidades de serviços totais (plano de desempenho) Unidades de serviços totais reais Unidades de serviços totais reais / previstas (em %) 3. Custos abrangidos pela partilha de risco de tráfego (ANSP) Custos fixados em termos nominais - VFR não incluídos (comunicados no anexo II) Aumento da taxa de inflação - artigo 6.º, n.º 1, alínea a): montante transitado para o ano n Tráfego - artigo 11.º-A, n.º 2): montantes transitados para o ano n Partilha de risco de tráfego - artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7: receitas adicionais transitadas para ano n Partilha de risco de tráfego - artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7: perdas de receitas transitadas para ano n Custos incontrolláveis - artigo 11.º-A, n.º 8, c): montantes transitados para ano n Prémios ou sanções de acordo com o desempenho - artigo 12.º, n.º 2 Sobre(+) ou sub(-)recuperações ⁽¹⁾: montantes transitados para ano n Total para cálculo da taxa unitária do ano n Partilha de risco de tráfego - artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7: receitas adicionais do ano n a transitar Partilha de risco de tráfego - artigo 11.º-A, n.ºs 2 a 7: perda de receitas do ano n a transitar Parâmetros aplicáveis em matéria de partilha de risco de tráfego % receitas adicionais restituídas aos utilizadores no ano n+2 - artigo 11.º-A, n.º 4, primeiro parágrafo % perda de receitas suportada pelos utilizadores do espaço aéreo - artigo 11.º-A, n.º 4, segundo parágrafo 4. Custos não abrangidos pela partilha de risco de tráfego - art. 11.º-A, n.º 2 a) Custos fixados em termos nominais - VFR não incluídos (comunicados no anexo II) Aumento da taxa de inflação - artigo 6.º, n.º 1: montante transitado para ano n Tráfego - artigo 11.º-A, n.º 2: montantes transitados para ano n Custos incontrolláveis - artigo 11.º-A, n.º 8, c) Sobre(+) ou sub(-)recuperações ⁽¹⁾: montantes transitados para ano n Total para cálculo da taxa unitária do ano n 5. Outras receitas - taxa unitária aplicada (na moeda nacional) Receitas de outras fontes - artigo 3.º Total geral para cálculo da taxa unitária do ano n Taxa unitária do ano n (na moeda nacional) Componente ANSP da taxa unitária Componente MET da taxa unitária Componente NSA-Estado da taxa unitária Taxa unitária do ano n que teria sido aplicada na ausência de outras receitas					

Custos, receitas e outros montantes em '000 000 moeda nacional - Unidades de serviços em '000 000

⁽¹⁾ Anexos IV e V, ponto 2.vi) - sobre/sub-recuperações efectuadas até ao ano de entrada em vigor do regulamento

2. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Os Estados-Membros em causa devem ainda recolher e apresentar, no mínimo, as seguintes informações:

- Descrição das diferentes zonas de tarifação e fundamentos para o seu estabelecimento, em especial no que respeita às zonas de tarifação de terminal e às eventuais subvenções cruzadas entre aeroportos;
 - Descrição e explicação do cálculo das unidades de serviços a cobrar previstas;
 - Descrição da política de isenções e dos meios de financiamento para cobertura dos custos relacionados com estas;
 - Descrição das transferências de sobre ou sub-recuperações efectuadas pelos Estados-Membros até ao ano de 2011, no caso das taxas de rota, e até ao ano que precedeu a aplicação do presente regulamento, no caso das taxas de terminal;
 - Descrição das sub-recuperações transitadas em conformidade com o artigo 11.º-A, n.º 4, segundo parágrafo;
 - Descrição, por factores, dos montantes transitados a partir do período de referência anterior, em conformidade com o artigo 11.º-A, n.º 8, alínea c);
 - Descrição das outras receitas, caso existam;
 - Descrição da fórmula de cálculo utilizada para as taxas de terminal;
 - Descrição e explicação dos incentivos concedidos aos utilizadores dos serviços de navegação aérea.».
-