Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **REGLAMENTO (CE) Nº 1794/2006 DE LA COMISIÓN**

de 6 de diciembre de 2006

por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 341 de 7.12.2006, p. 3)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Reglamento (UE) nº 1191/2010 de la Comisión de 16 de diciembre de 2010	L 333	6	17.12.2010

▼B

REGLAMENTO (CE) Nº 1794/2006 DE LA COMISIÓN

de 6 de diciembre de 2006

por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ([1]), y, en particular, su artículo 15, apartado 4,

Visto el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ([2]), y, en particular, su artículo 8, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha recibido el mandato de establecer un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea en la Comunidad. A tal efecto, el instrumento más adecuado para garantizar una aplicación uniforme del sistema común de tarificación en el cielo único es el reglamento, que garantiza una aplicación uniforme.

(2) Eurocontrol ha recibido el mandato, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento marco, de asistir a la Comisión en el desarrollo de las normas de aplicación del sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. El presente Reglamento se basa en el informe de 29 de octubre de 2004, resultante de dicho mandato.

(3) El desarrollo de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea prestados en todas las fases del vuelo es un elemento fundamental para la consecución del cielo único europeo. Este sistema debe también contribuir a una mayor transparencia en la fijación, imposición y recaudación de las tasas cobradas a los usuarios del espacio aéreo, de modo que se fomente la prestación de unos servicios de navegación aérea seguros, eficaces y eficientes en beneficio de los usuarios de los servicios de navegación aérea, que financie el sistema y que estimule la prestación de servicios integrados.

(4) Para alcanzar el objetivo general de aumento de la eficiencia en costes de los servicios de navegación aérea, el sistema de tarificación debe impulsar la eficiencia tanto de costes como operativa.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
([2]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼B

(5) Con el fin de facilitar el acceso de los viajeros a la red de transporte aéreo y, en particular, a los aeropuertos de tamaño pequeño y mediano y así como también a los más grandes, a un coste aceptable, los Estados miembros deben poder aplicar una tarifa unitaria única para los servicios de aproximación de todos los aeropuertos en los que opere un determinado proveedor de servicios de tránsito aéreo, o de varios grupos de aeropuertos, en su caso, de forma que se puedan cubrir la totalidad de los costes de los servicios de aproximación.

(6) El sistema común de tarificación debe ser compatible con el artículo 15 del Convenio de la OACI sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago en 1944.

(7) Dado que la mayoría de los Estados miembros son parte en el Acuerdo multilateral de Eurocontrol de 12 de febrero de 1981, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (tarifas de ruta), y que la Comunidad ha firmado el Protocolo de adhesión al Convenio de Eurocontrol revisado, las disposiciones del presente Reglamento deben ser compatibles con el sistema de tasas de ruta de Eurocontrol.

(8) El sistema de tarificación debe permitir una utilización óptima del espacio aéreo que tenga en cuenta los flujos del tráfico aéreo, especialmente en los bloques funcionales de espacio aéreo, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ([1]).

(9) Tal como se indica en la Declaración adjunta al Reglamento del espacio aéreo ([2]), la Comisión redactará un informe a más tardar en el año 2008 acerca de la experiencia adquirida en la creación de los bloques funcionales del espacio aéreo. Con este motivo, la Comisión evaluará las dificultades que pudiera plantear el mantenimiento de tarifas unitarias diferentes dentro de un bloque funcional del espacio aéreo.

(10) Es necesario establecer unos requisitos que garanticen una información sobre la base del coste disponible a su debido tiempo para los representantes de los usuarios del espacio aéreo y a las autoridades competentes.

(11) El nivel de tarificación impuesto, en particular, a las aeronaves ligeras, no debe disuadir de la utilización de instalaciones y servicios necesarios para la seguridad o de la introducción de nuevas técnicas y procedimientos.

(12) La fórmula de tarificación de los servicios de aproximación de navegación aérea debe reflejar la naturaleza diferente de estos frente a los servicios de navegación aérea de ruta.

(13) Los Estados miembros deben ser capaces de fijar sus tasas unitarias de forma colectiva, especialmente cuando las zonas de tarificación cubran el espacio aéreo de más de un Estado miembro o cuando sean parte de un sistema común de tarifas de ruta.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.
([2]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 25.

▼B

(14) Con el fin de mejorar la eficiencia del sistema de tarificación y reducir la carga de trabajo administrativa y de contabilidad, los Estados miembros deben ser capaces de recaudar el pago de las tasas de ruta de forma colectiva, en el marco de un sistema común y a través de una tasa única por vuelo.

(15) Es importante reforzar las disposiciones jurídicas necesarias para garantizar un pago rápido y completo de las tasas de navegación aérea por parte de los usuarios de los servicios de navegación aérea.

(16) Las cargas que se impongan a los usuarios del espacio aéreo deben ser establecidas y aplicadas de forma equitativa y transparente, previa consulta con ellos. Dichas cargas deben revisarse de forma periódica.

(17) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

▼M1

1. El presente Reglamento establece las medidas necesarias para el desarrollo de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea compatible con el sistema de tasas de ruta de Eurocontrol.

▼B

2. El presente Reglamento se aplicará a los servicios de navegación aérea prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea designados de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 550/2004 y por los proveedores de servicios meteorológicos, si han sido designados de conformidad con el artículo 9, apartado 1, de dicho Reglamento, para el tráfico aéreo general de las regiones EUR y AFI de la OACI en las que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea.

3. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo bajo su responsabilidad en otras regiones de la OACI, siempre que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a los proveedores de servicios de navegación aérea a los que se haya permitido prestar servicios de navegación aérea sin certificación, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento de prestación de servicios.

▼M1

5. Sin perjuicio del artículo 1, apartado 3, tercera frase del Reglamento (UE) nº 691/2010 [1] de la Comisión, los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea que se presten en los aeropuertos con menos de 50 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, independientemente de la masa máxima de despegue y del número de asientos de pasaje.

Los Estados miembros informarán a la Comisión al respecto. La Comisión publicará periódicamente una lista actualizada de aquellos aeropuertos a los que los Estados miembros hayan decidido no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea.

6. Con respecto a los servicios de navegación aérea prestados en aeropuertos con menos de 150 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, independientemente de la masa máxima de despegue y del número de asientos de pasaje, los Estados miembros podrán, antes de cada periodo de referencia contemplado en el artículo 11, apartado 3, letra d), tomar una de las decisiones siguientes:

a) calcular los costes determinados de conformidad con el artículo 6 del presente Reglamento;

b) calcular las tasas terminales establecidas en el artículo 11 del presente Reglamento;

c) fijar las tarifas unitarias terminales contempladas en el artículo 13 del presente Reglamento.

El párrafo primero se aplicará sin perjuicio de los principios contemplados en los artículos 14 y 15 del Reglamento (CE) nº 550/2004 y del artículo 1, apartado 3 del Reglamento (UE) nº 691/2010.

Los Estados miembros que decidan no aplicar lo dispuesto en el párrafo primero procederán a una evaluación pormenorizada, sobre la medida en que se cumplen las condiciones establecidas en el anexo I del presente Reglamento. Dicha evaluación incluirá la consulta de los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

Dichos Estados miembros presentarán a la Comisión un informe detallado sobre la evaluación contemplada en el párrafo tercero. Dicho informe deberá acompañarse de pruebas, incluidos los resultados de las consultas con los usuarios y proporcionará un razonamiento completo de las conclusiones de los Estados miembros.

Tras la consulta de los estados miembros respectivos, la Comisión podrá determinar que d no se cumplen las condiciones establecidas en el anexo I y podrá solicitar al Estado miembro que en un plazo máximo de dos meses tras la recepción del informe vuelva a efectuar la evaluación en condiciones diferentes.

Cuando la Comisión tome dicha determinación, designará las partes de la evaluación que deben revisarse y establecerá las razones para ello.

[1] DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

▼M1

Cuando la Comisión solicite la revisión de una evaluación, el Estado miembro correspondiente presentará un informe de las conclusiones de dicha evaluación revisada dentro del plazo de dos meses tras la recepción de la solicitud de la Comisión.

El informe final se hará público y será válido durante el período de referencia correspondiente.

▼B

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el artículo 2 del Reglamento marco.

Serán aplicables también las siguientes definiciones:

a) «usuario de servicios de navegación aérea»: operador de la aeronave en el momento en que se realizó el vuelo o, si la identidad del operador no se conoce, el propietario de la aeronave, a no ser que él o ella prueben que el operador era otra persona en ese momento;

b) «representante de los usuarios del espacio aéreo»: cualquier persona jurídica o entidad que represente los intereses de una o varias categorías de usuarios de servicios de navegación aérea;

c) «IFR»: Reglas de vuelo por instrumentos, definidas en el anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944 (décima edición, julio de 2005);

d) «VFR»: Reglas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944 (décima edición, julio de 2005);

e) «zona de tarificación de ruta»: volumen de espacio aéreo para el que se ha establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;

f) «zona de tarificación de aproximación»: aeropuerto o grupo de aeropuertos para los que se ha establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;

g) «transporte aéreo comercial»: cualquier operación de vuelo que incluya el transporte de pasajeros, mercancías o correo, en régimen de remuneración o arrendamiento;

▼M1

h) «costes determinados»: los costes predeterminados por los Estados miembros tal como se contempla en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) nº 550/2004;

i) «período de referencia»: el período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento que establece el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) nº 549/2004;

▼M1

j) «movimientos de transporte aéreo comercial»: la suma total de despegues y aterrizajes en el transporte aéreo comercial, calculados como la media de los tres años anteriores a la adopción de los planes de rendimiento mencionados en el artículo 12 del Reglamento (UE) nº 691/2010;

k) «otros ingresos»: los ingresos obtenidos de las autoridades públicas o los ingresos por actividades comerciales y/o, en el caso de las tarifas unitarias terminales, los ingresos de contratos o acuerdos entre los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores de aeropuertos que favorecen a los proveedores de servicios en cuanto al nivel de tarifas unitarias.

▼B

Artículo 3

Principios del sistema de tarificación

▼M1

1. El sistema de tarificación estará sujeto a los principios generales contemplados en el artículo 15 del Reglamento (CE) nº 550/2004.

2. Los costes determinados de los servicios de ruta se financiarán a través de tasas de ruta impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III, y/o de otros ingresos.

3. Los costes determinados de los servicios terminales se financiarán a través de tasas terminales impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III, y/o de otros ingresos. Dichos ingresos podrán incluir subvenciones cruzadas, de conformidad con la legislación de la Unión.

▼B

4. Lo dispuesto en los apartados 2 y 3 se entenderá sin perjuicio de la financiación de exoneraciones reconocidas a determinados usuarios de servicios de navegación aérea a través de otras fuentes de financiación, de conformidad con el artículo 9 del presente Reglamento.

5. El sistema de tarificación proporcionará transparencia y promoverá las consultas sobre las bases de costes y la asignación de estos entre los diferentes servicios.

Artículo 4

Establecimiento de las zonas de tarificación

1. Los Estados miembros establecerán en el espacio aéreo bajo su responsabilidad zonas de tarificación donde se prestarán servicios de navegación aérea a usuarios del espacio aéreo.

2. Las zonas de tarificación del espacio aéreo se definirán ajustándose a las operaciones y servicios de control del tránsito aéreo y previa consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

▼M1

3. Las zonas de tarificación de ruta se extenderán desde el suelo hasta el espacio aéreo superior, incluido este último. Los estados miembros podrán establecer una zona específica para un área terminal compleja dentro de la zona de tarificación.

▼M1

4. Cuando las zonas de tarificación se extiendan a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, como consecuencia de la decisión de crear una zona de tarificación común en un bloque funcional del espacio aéreo, los Estados miembros en cuestión garantizarán, en toda la medida de lo posible, la coherencia y la uniformidad en la aplicación del presente Reglamento al espacio aéreo de que se trate.

Cuando no sea posible la aplicación uniforme del presente Reglamento a un espacio aéreo, los Estados miembros informarán a los usuarios de forma transparente y notificarán de ello a la Comisión y a Eurocontrol.

▼B

CAPÍTULO II

COSTES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 5

Servicios, instalaciones y actividades admisibles

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 1, apartados 2 y 4, establecerán, en las zonas de tarificación bajo su responsabilidad, los costes de la prestación de servicios de navegación aérea en relación con las instalaciones y servicios proporcionados y gestionados con arreglo al Plan Regional de navegación aérea de la OACI para la región de Europa.

Los costes incluirán los gastos administrativos generales, la formación, los estudios, los ensayos y pruebas y los gastos de investigación y desarrollo asignados a estos servicios.

▼M1

2. Los Estados miembros podrán establecer los costes que se presentan a continuación, como costes determinados, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letra a) del reglamento (CE) nº 550/2004, siempre que se incurra en ellos por la prestación de servicios de navegación aérea:

a) costes en que hayan incurrido las autoridades nacionales pertinentes;

b) costes en que hayan incurrido los organismos cualificados a que se refiere el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 550/2004;

c) costes derivados de acuerdos internacionales.

3. De conformidad con el artículo 15*bis*, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 550/2004, sin perjuicio de otras fuentes de financiación y de conformidad con la legislación de la Unión, parte de las tasas podrán utilizarse para financiar proyectos comunes de funciones relacionadas con las redes que resulten especialmente importantes para mejorar el rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea en Europa. En tal caso, los Estados miembros garantizarán que se procede a una contabilidad completa y transparente para garantizar que no recaigan costes duplicados sobre los usuarios del espacio aéreo. Se identificará con claridad la parte de los costes determinados que corresponda a la financiación del proyecto común, de conformidad con el anexo II.

▼B

Artículo 6

Cálculo de los costes

▼M1

1. Los costes determinados y los costes reales incluirán los costes de los servicios, instalaciones y actividades admisibles contemplados en el artículo 5 del presente Reglamento y establecidos de conformidad con los requisitos sobre contabilidad que se establecen en el artículo 12 del Reglamento (CE) nº 550/2004.

Los efectos no recurrentes resultantes de la introducción de Normas Internacionales de Contabilidad podrán escalonarse a lo largo de un período que no superará los quince años.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 16 y 18 del Reglamento (UE) nº 691/2010, los costes determinados se fijarán antes del inicio de cada período de referencia, siendo parte de los planes de rendimiento mencionados en el artículo 11 del Reglamento (CE) nº 549/-2004 y en el artículo 10, apartado 3, letra b), del Reglamento (UE) nº 691/2010 para cada año civil del período de referencia, y tanto en términos reales como nominales. Las tarifas unitarias se calcularán sobre la base de los costes nominales. Para cada año del período de referencia, la diferencia entre los costes determinados nominales antes del período de referencia y los costes determinados actualizados sobre la base de la inflación real registrada por la Comisión (Eurostat) para el año se prorrogarán a más tardar al año n+2.

Los costes determinados y los costes reales se establecerán en moneda nacional. Si se ha establecido una zona de tarificación común con una tarifa unitaria única para un bloque funcional del espacio aéreo, los Estados miembros garantizarán la conversión de los costes nacionales en euros o en la moneda nacional de uno de esos Estados miembros a fin de permitir un cálculo transparente de la tarifa unitaria única en aplicación del artículo 13, apartado 1, párrafo primero del presente Reglamentos. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión y a Eurocontrol.

▼B

2. Los costes contemplados en el apartado 1 se desglosarán en costes de personal, otros costes de explotación, costes de amortización, coste del capital y costes de carácter excepcional, entre ellos los impuestos no recuperables y derechos de aduana pagados y todos los demás costes relacionados.

▼M1

Los costes de personal incluirán la remuneración bruta, los pagos por horas extra, las cotizaciones del empleador a los regímenes de seguridad social y los costes de pensiones y otras prestaciones sociales. Los costes de pensiones podrán calcularse en función de hipótesis prudentes, de conformidad con la gestión del régimen o con el Derecho nacional aplicable. Dichas hipótesis se detallarán en el plan de rendimiento nacional.

▼B

Los otros costes de explotación incluirán los costes incurridos por la adquisición de bienes y servicios utilizados en la prestación de servicios de navegación aérea. En particular, servicios subcontratados como las comunicaciones, el personal externo tales como los consultores, el material, la energía, los servicios públicos, el alquiler de inmuebles, los equipos e instalaciones, el mantenimiento, los costes de seguros y los gastos de viaje. Cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo adquiera otros servicios de navegación aérea, el proveedor de servicios incluirá también los gastos de tales servicios en otros costes de explotación.

▼M1

Los costes de amortización deberán ser los correspondientes a los activos fijos totales utilizados a efectos de los servicios de navegación aérea. Los activos fijos se amortizarán, según sus previsiones de vida útil, de acuerdo con el método lineal aplicado a los costes de los activos amortizados. Para el cálculo de la amortización podrá aplicarse una contabilidad de costes corrientes o históricos. El método no deberá cambiar a lo largo de todo el período de amortización y deberá ajustarse al coste de capital aplicado. Si se aplica una contabilidad de costes corrientes, se facilitarán también las cifras de la contabilidad de costes históricos a efectos de comparación y evaluación.

El coste del capital será igual al producto de de los dos elementos siguientes:

a) la suma del promedio del valor contable neto de los activos fijos y los posibles ajustes de los activos totales determinados por la autoridad nacional de supervisión y utilizados por el proveedor de servicios de navegación aérea, tanto en explotación como en construcción, y del promedio del valor de los activos circulantes netos, excluidas las cuentas de intereses, necesarios para la prestación de servicios de navegación aérea;

b) la media ponderada del tipo de interés sobre las deudas y del rendimiento de los capitales propios. Para los proveedores de servicios de navegación aérea sin capital propio, la media ponderada se calculará en función de un rendimiento aplicado a la diferencia entre los activos totales mencionadas en la letra a) y las deudas.

Los costes de carácter excepcional consistirán en costes extraordinarios vinculados a la prestación de los servicios de navegación aérea que se han producido durante el año.

Cualquier ajuste que no entre en el ámbito de aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad se especificará en el plan nacional de rendimiento para que la Comisión pueda revisarlo, así como en la información complementaria que ha de facilitarse con arreglo al anexo II.

▼B

Los costes de carácter excepcional son costes extraordinarios vinculados a la prestación de los servicios de navegación aérea que se han producido durante el año.

3. ►M1 A efectos del apartado 2, párrafo quinto, los factores de ponderación se basarán en la proporción de la financiación entre las deudas y los capitales propios. El tipo de interés de las deudas será igual al tipo de interés medio de las deudas del proveedor de servicios de navegación aérea. El rendimiento de los capitales propios se basará en el riesgo financiero real del proveedor de servicios de navegación aérea. ◄

Cuando los activos no pertenezcan al proveedor de servicios de navegación aérea, pero estén incluidos en el cálculo del coste del capital, los Estados miembros se asegurarán de que los costes de estos activos no se recuperen dos veces.

Artículo 7

Imputación de costes

1. Los costes de los servicios, instalaciones y actividades a tenor del artículo 5 deberán imputarse de forma transparente entre las diferentes zonas de tarificación en las que dichos costes se hubieran realmente soportado.

▼B

Cuando los costes se produzcan en diferentes zonas de tarificación, serán asignados de forma proporcional de acuerdo con una metodología transparente, de conformidad con el artículo 8.

2. Los costes de los servicios de aproximación serán los correspondientes a los siguientes servicios:

a) servicios de control de aeródromo, servicios de información de vuelo en aeropuertos, incluidos los servicios de asesoramiento del tránsito aéreo, y servicios de alerta;

b) servicios de tránsito aéreo relacionados con la llegada y salida de aeronaves dentro de una determinada distancia alrededor de un aeropuerto, con base en requisitos operativos;

c) una asignación adecuada de todos los demás componentes de los servicios de navegación aérea que refleje la proporción de los servicios de ruta y los servicios de aproximación.

▼M1

A efectos de la letra b) del párrafo primero, antes del inicio de cada período de referencia, los Estados miembros definirán para cada aeropuerto los criterios para imputar los costes a los servicios de ruta y los servicios terminales e informarán de ello a la Comisión.

▼B

3. Los costes de los servicios de ruta serán los contemplados en el apartado 1, con exclusión de los contemplados en el apartado 2.

4. Cuando, de conformidad con el artículo 9, se hayan concedido exoneraciones a vuelos VFR, el proveedor de servicios de navegación aérea identificará separadamente los costes de los servicios de navegación aérea prestados a vuelos VFR de los prestados a los vuelos IFR. Estos costes podrán determinarse con arreglo a un método de costes marginales que tenga en cuenta las ventajas de los vuelos IFR derivados de servicios prestados a los vuelos VFR.

▼M1

Artículo 8

Transparencia de los costes y del mecanismo de tarificación

1. Antes del inicio del período de referencia y a más tardar seis meses antes del inicio del mismo, los Estados miembros, asistidos por sus proveedores de servicios de navegación aérea, propondrán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo una consulta sobre los costes determinados, las inversiones programadas, las previsiones de unidades de servicio, la política de tarificación y las tarifas unitarias resultantes. Los Estados miembros, pondrán a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, de la Comisión y, cuando proceda, de Eurocontrol, sus costes nacionales o bloques funcionales del espacio aéreo, establecidos de forma transparente de conformidad con el artículo 5.

Durante el período de referencia, los Estados miembros propondrán anualmente una consulta a los representantes de los usuarios del espacio aéreo para tratar, en especial en materia de:

a) cualquier desviación con respecto a las previsiones y, en particular, el tránsito y los costes reales frente a las previsiones de tránsito y los costes determinados;

▼M1

b) así como la aplicación del mecanismo de distribución de riesgos establecido en el artículo 11*bis*;

c) el sistema de incentivos establecido en el artículo 12.

Esa consulta podrá organizarse por regiones. Los representantes de los usuarios del espacio aéreo conservarán el derecho de solicitar más consultas. También se organizará sistemáticamente una consulta de los usuarios tras la activación de un mecanismo de alerta que desencadene la revisión de la tarifa unitaria.

2. La información contemplada en el apartado 1 se basará en las tablas informativas y en las normas detalladas que figuran en los anexos II y VI, o en el anexo III si un Estado miembro, a escala nacional o para un bloque funcional del espacio aéreo, ha adoptado la decisión de no calcular los costes determinados o las tasas terminales o las tarifas unitarias terminales con arreglo al artículo 1, apartado 6, la información contemplada en el apartado 1 se basará en los cuadros y normas de desarrollo establecidas en el anexo III. La documentación pertinente se pondrá a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, de la Comisión, de Eurocontrol y de las autoridades nacionales de supervisión tres semanas antes de la reunión de consulta. Respecto de la consulta anual contemplada en el apartado 1, párrafo segundo, la documentación pertinente se pondrá a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, la Comisión, Eurocontrol y las autoridades de supervisión nacionales, a más tardar el 1 de noviembre de cada año.

▼B

CAPÍTULO III

FINANCIACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA A TRAVÉS DE LAS TASAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 9

Exoneraciones del pago de las tasas de navegación aérea

1. Los Estados miembros exonerarán del pago de las tasas de ruta a:

a) los vuelos efectuados por aeronaves cuyo peso máximo autorizado al despegue sea inferior a dos toneladas métricas;

b) los vuelos mixtos VFR/IFR en las zonas de tarificación en las que solo se efectúan mediante procedimientos VFR y no se cobre una tasa por vuelos VFR;

▼M1

c) los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, del Monarca reinante y de su familia inmediata, de jefes de Estado, Presidentes de Gobierno y ministros desgobierno; en todos los casos, tal excepción debe quedar claramente reflejada por el indicador de estado o la observación pertinente en el plan de vuelo;

▼B

d) los vuelos de búsqueda y salvamento autorizados por el organismo competente apropiado.

2. Los Estados miembros podrán exonerar del pago de las tasas de ruta a:

a) los vuelos militares efectuados por aeronaves militares de cualquier país;

▼B

b) los vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o habilitación de la tripulación de cabina de vuelo, siempre que tal situación quede claramente reflejada en el plan de vuelo; los vuelos deben efectuarse únicamente en el espacio aéreo del Estado miembro considerado y no podrán servir para transporte de pasajeros y/o carga, ni para el posicionamiento o traslado de la aeronave;

c) los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo o calibración de equipos utilizados o que se hayan de utilizar como ayudas terrestres a la navegación aérea, excluidos los vuelos de posicionamiento efectuados por las aeronaves consideradas;

d) los vuelos que terminan en el mismo aeropuerto de donde ha partido la aeronave y en cuyo transcurso no se haya efectuado ningún aterrizaje intermedio;

e) los vuelos VFR;

f) los vuelos humanitarios autorizados por el organismo competente apropiado;

g) los vuelos de aduanas y policía.

3. Los Estados miembros podrán exonerar del pago de las tasas de aproximación a los vuelos contemplados en los apartados 1 y 2.

4. ►M1 ———— ◄

▼M1

Los costes generados por los vuelos exonerados estarán compuestos por:

▼B

a) el coste de los vuelos VFR exonerados, determinados en el artículo 7, apartado 4;

b) los costes de los vuelos IFR exonerados, que serán calculados como el producto de los costes generados por los vuelos IFR y la proporción entre el número de unidades de servicio exoneradas y el número total de unidades de servicio; el coste generado por vuelos IFR será igual a los costes totales menos el coste de los vuelos VFR.

Los Estados miembros garantizarán el reembolso a los proveedores de servicios de navegación aérea de los servicios que presten a vuelos exonerados.

▼M1

Artículo 10

Cálculo de las tasas de ruta

1. Sin perjuicio de la posibilidad recogida en el artículo 3, apartado 2, de financiar los servicios de navegación aérea de ruta a través de otros ingresos, la tarifa de ruta de un vuelo específico en una zona de tarificación de ruta específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta por las unidades de servicio de ruta de dicho vuelo.

2. La tarifa unitaria y las unidades de servicio de ruta se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo IV.

▼M1

Artículo 11

Cálculo de las tasas de aproximación

1. Sin perjuicio de la posibilidad recogida en el artículo 3, apartado 3, de financiar los servicios terminales de navegación aérea a través de otros ingresos, la tasa terminal de un vuelo específico en una zona de tarificación terminal específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación terminal por las unidades de servicio de aproximación de dicho vuelo. A efectos de tarificación, la aproximación y la salida contarán como un solo vuelo. La unidad de cuenta será el vuelo de llegada o el vuelo de salida.

2. La tarifa unitaria y las unidades de servicio de aproximación se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo V.

Artículo 11 bis

Distribución de riesgos

1. El presente artículo establece los mecanismos de distribución de costes y de riesgos relacionados con el tránsito. Se aplicará de conformidad con los principios contenidos en el artículo 11 del Reglamento (UE) nº 691/2010.

2. Los costes siguientes no estarán sujetos a la distribución de riesgos relacionados con el tránsito y se recuperarán con independencia de la evolución del tránsito:

a) los costes determinados establecidos en aplicación del artículo 5, apartado 2, (con excepción de los acuerdos relativos a la prestación de servicios transfronterizos de navegación aérea;

b) los costes determinados de los proveedores de servicios meteorológicos;

c) las prórrogas autorizadas de un ejercicio o período de referencia anterior ni las bonificaciones o penalizaciones derivadas de planes de incentivos.

d) los importes cobrados en exceso o en defecto por las variaciones del tránsito se recuperarán a más tardar en el año n+2.

Además, Los Estados miembros eximirán de la distribución de riesgos relacionadas con el tránsito los costes determinados de los proveedores de servicios de navegación aérea a los que se haya permitido prestar servicios de navegación aérea sin certificación, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 550/2004.

3. Cuando en un año determinado, el número real de unidades de servicio no sea superior o inferior en más de un 2 % a la previsión establecida al inicio del periodo de referencia, no se prorrogarán los ingresos adicionales o la pérdida de ingresos del proveedor de servicios de navegación aérea en lo que se refiere a los costes determinados.

4. Cuando en un año determinado n, el número real de unidades de servicio sea superior en más de un 2 % a las previsiones establecidas al inicio del período de referencia, un mínimo del 70 % de los ingresos adicionales obtenidos por el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones, se devolverán a la los usuarios del espacio aéreo a más tardar en el año n+2.

▼M1

Cuando en un año determinado n, el número real de unidades de servicio sea inferior en más de un 2 % a las previsiones establecidas al inicio del período de referencia, un máximo del 70 % de la pérdida de ingresos sufrida por el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en materia de costes determinados, deberá ser asumido por los usuarios del espacio aéreo, en principio a más tardar en el año n+2. Ahora bien, los Estados miembros podrán decidir repartir la prórroga de esa pérdida de ingresos en varios años a fin de preservar la estabilidad de la tarifa unitaria.

5. La asignación de los riesgos contemplada en el apartado 4 se determinará en el plan de rendimiento nacional o del bloque funcional del espacio aéreo para todo el período de referencia, tras la consulta contemplada en el artículo 8.

6. Cuando en un año determinado n, el número real de unidades de servicio sea inferior en más de un 90 % a las previsiones establecidas al inicio del período de referencia, el importe íntegro de la pérdida de ingresos sufrida por el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 10 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en materia de costes determinados, deberá ser asumido por los usuarios del espacio aéreo, en principio a más tardar en el año n+2. Ahora bien, los Estados miembros podrán decidir repartir la prórroga de esa pérdida de ingresos en varios años a fin de preservar la estabilidad de la tarifa unitaria.

Cuando en un año determinado n, el número real de unidades de servicio sea superior al 110 % de las previsiones establecidas al inicio del período de referencia, el importe íntegro de los ingresos adicionales obtenidos por el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 10 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en materia de costes determinados, se devolverá a los usuarios del espacio aéreo en el año n+2.

7. Los proveedores de servicios de navegación aérea sin capital propio o cuyo capital propio sea inferior al 5 % del total del pasivo a 31 de diciembre de 2011 no podrán estar sujetos a la distribución de los riesgos relacionados con el tránsito en el primer período de referencia, para que puedan reducir la proporción de financiación por endeudamiento. Esta decisión se especificará en el plan de rendimiento para que la Comisión pueda revisarla, así como en la información complementaria que debe facilitarse con arreglo al anexo II. Los Estados miembros describirán y justificarán las medidas previstas para poder reducir la proporción de financiación por endeudamiento, así como el calendario correspondiente.

8. Los principios siguientes se aplicarán a la distribución de riesgos:

a) Si, en todo el período de referencia, los costes reales son inferiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia irá al proveedor de servicios de navegación aérea, al Estado miembro o al organismo cualificado de que se trate.

b) Si, en todo el período de referencia, los costes reales son superiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, sin perjuicio de la activación de un mecanismo de alerta en aplicación del artículo 18 del Reglamento (UE) nº 691/2010, sufragará la diferencia el proveedor de servicios de navegación aérea, el Estado miembro o el organismo cualificado de que se trate.

▼M1

c) Las letras a) y b) no se aplicarán a la diferencia entre costes reales y costes determinados que se deba a:

i) cambios imprevistos por la normativa nacional sobre pensiones y las normas sobre contabilidad de las pensiones;

ii) cambios imprevistos por la normativa nacional en materia de impuestos;

iii) elementos del coste imprevistos y nuevos que no figuren en el plan de rendimiento nacional, pero respondan a obligaciones jurídicas;

iv) cambios imprevistos en los costes o los ingresos que respondan a obligaciones inscritas en acuerdos internacionales;

v) cambios significativos en los tipos de interés de los préstamos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, párrafo tercero, la autoridad nacional de supervisión determinará de antemano una lista de factores de coste incontrolables, sobre la base de la lista anterior, y la incluirá en el plan de rendimiento.

Respecto a esos factores de coste, cuando en todo el período de referencia los costes reales sean inferiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia se devolverá a los usuarios del espacio aéreo mediante una prórroga al siguiente período de referencia.

Respecto a esos factores de coste, cuando en todo el período de referencia los costes reales sean superiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia se transmitirá a los usuarios del espacio aéreo mediante una prórroga al siguiente período. Para ello, la autoridad nacional de supervisión de que se trate se cerciorará de que:

i) la diferencia entre los costes reales y los costes determinados sea realmente el resultado de evoluciones que estén fuera del alcance del proveedor de servicios de navegación aérea, del Estado miembro o del organismo cualificado de que se trate;

ii) la diferencia de costes que ha de repercutirse a los usuarios se determine específicamente y se clasifique por categorías.

El importe prorrogado se especificará por factores y se describirá en la información complementaria que ha de facilitarse de conformidad con el anexo VI.

▼B

Artículo 12

Planes de incentivos

▼M1

1. Los Estados miembros o los bloques funcionales del espacio aéreo podrán establecer o aprobar planes de incentivos consistentes en la imposición, de forma no discriminatoria y transparente, de ventajas o desventajas financieras destinadas a respaldar la mejora de la prestación de servicios de navegación aérea o la reducción del impacto ambiental de la aviación que den como resultado un cálculo diferente de las tarifas, según lo dispuesto en los apartados 2 y 3. Estos incentivos podrán aplicarse tanto a los proveedores de servicios de navegación aérea como a los usuarios del espacio aéreo.

▼M1

2. De conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) nº 691/2010, los Estados miembros, a escala nacional o para un bloque funcional del espacio aéreo, podrán adoptar incentivos financieros para que los proveedores de servicios de navegación aérea puedan alcanzar sus objetivos de rendimiento. Para ello, la tarifa unitaria podrá ajustarse a fin de conceder una bonificación o una penalización en función del nivel real de rendimiento del proveedor de servicios de navegación aérea con respecto al objetivo pertinente. Ese tipo de bonificaciones o penalizaciones sólo se activará si las variaciones de rendimiento dan lugar a un impacto significativo para los usuarios. El nivel aplicable de bonificaciones y penalizaciones será proporcional a los objetivos fijados y al rendimiento registrado. Los niveles de variación del rendimiento y el nivel aplicable de bonificaciones y penalizaciones se determinarán a raíz de la oferta de consulta contemplada en el artículo 8 y figurarán en el plan de rendimiento nacional o del bloque funcional del espacio aéreo.

3. Si un Estado miembro decide aplicar un plan de incentivos a los usuarios de los servicios de navegación aérea, deberá modular las tasas que éstos deban pagar, tras la oferta de consulta contemplada en el artículo 8, a fin de reflejar los esfuerzos de dichos usuarios con vistas, en particular, a:

a) optimizar el uso de los servicios de navegación aérea;

b) reducir el impacto ambiental de la aviación;

c) reducir los costes generales de los servicios de navegación aérea y aumentar su eficiencia, especialmente mediante la reducción o la modulación de las tasas relacionadas con el equipamiento de a bordo que aumente la capacidad o compense los inconvenientes derivados de elegir rutas menos congestionadas;

d) acelerar el despliegue del programa SESAR/ATM.

▼B

4. Los Estados miembros que hubieran establecido o aprobado planes de incentivos vigilarán su adecuada aplicación por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.

Artículo 13

Establecimiento de las tarifas unitarias para las zonas de tarificación

▼M1

1. Los Estados miembros garantizarán que, con periodicidad anual, se establezcan las tarifas unitarias para cada zona de tarificación.

Las tarifas unitarias se establecerán en moneda nacional. Cuando los Estados miembros que forman parte de un bloque funcional de espacio aéreo decidan establecer una zona de tarificación común con una tarifa unitaria única, ésta se establecerá en euros o en la moneda nacional de uno de los Estados miembros implicados. Éstos informarán respecto a la moneda aplicable a la Comisión y a Eurocontrol.

2. Además de lo dispuesto en el artículo 11, apartado 4, letra e), del Reglamento (CE) nº 549/2004 y en el artículo 18 del Reglamento (UE) nº 691/2010, en caso de activación de un mecanismo de alerta la tarifa unitaria podrá modificarse en el transcurso del año.

▼B

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión y, cuando proceda, a Eurocontrol, de las tarifas unitarias para cada zona de tarificación.

▼M1

4. Las tarifas unitarias para el primer año del período de referencia se calcularán sobre la base del plan de rendimiento comunicado por el Estado miembro o por el bloque funcional del espacio aéreo de que se trate el 1 de noviembre del año anterior. Si los planes de rendimiento se adoptan más allá del 1 de noviembre del año anterior al inicio del período de referencia, las tarifas unitarias se calcularán, si procede, sobre la base del plan finalmente adoptado y/o de las medidas correctoras decididas.

▼B

Artículo 14

Recaudación de las tasas

▼M1

1. Los Estados miembros podrán cobrar las tasas a través de una tasa única por vuelo. Si las tasas se facturan y se recaudan sobre una base regional, la moneda de facturación podrá ser el euro y podrá añadirse a esta tarifa unitaria una tarifa unitaria administrativa que permita remunerar los costes de facturación y recaudación.

▼B

2. Los usuarios de servicios de navegación aérea pagarán íntegramente y sin demora todas las tasas de navegación aérea.

3. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de medidas coercitivas eficaces. Entre tales medidas podrá incluirse la denegación de servicios, la detención de la aeronave u otras medidas coercitivas de conformidad con la legislación vigente.

▼M1

▼B

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16

Recurso

Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento sean debidamente motivadas y estén sujetas a un procedimiento efectivo de revisión y/o de recurso.

Artículo 17

Facilitación del control del cumplimiento

▼M1

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las inspecciones y exámenes efectuados por la autoridad nacional de supervisión o por un organismo cualificado que actúe en su nombre, incluidas las visitas *in situ*. Se habilitará a las personas autorizadas para:

▼B

a) examinar los documentos contables pertinentes, registros de activos, inventarios y demás material pertinente para el establecimiento de las tasas de navegación aérea;

▼B

b) hacer copias de tales documentos o de sus extractos;

c) pedir explicaciones verbales *in situ*;

d) acceder a los locales, terrenos o medios de transporte pertinentes.

Las inspecciones y exámenes se llevarán a cabo respetando los procedimientos vigentes en el Estado miembro en que se realicen.

▼M1

Artículo 17 bis

Revisión

La revisión por la Comisión del plan de rendimiento, contemplada en el artículo 24 del Reglamento (UE) nº 691/2010, se referirá al mecanismo de distribución de riesgos establecido en el artículo 11*bis* del presente Reglamento y al plan de incentivos establecido en virtud del artículo 12 del presente Reglamento, así como a su impacto y eficacia para alcanzar los objetivos de rendimiento establecidos.

▼B

Artículo 18

Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. El presente Reglamento se aplicará a partir del 1 de enero de 2007.

No obstante, los Estados miembros podrán retrasar la aplicación de los artículos 9, 10, 12, 13 y 14, en relación con las tasas de ruta, hasta el 1 de enero de 2008.

Los Estados miembros podrán retrasar la aplicación de los artículos 9, 11, 12, 13, 14 y 15, en relación con las tasas de aproximación, hasta el 1 de enero de 2010.

Los Estados miembros que decidan retrasar la aplicación con arreglo a los párrafos segundo y tercero deberán notificarlo a la Comisión.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES APLICABLES A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN AEROPUERTOS EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 1, APARTADO 6

Las condiciones que han de evaluarse con arreglo al artículo 1, apartado 6, son las siguientes:

1) medida en la que los proveedores de servicios de navegación aérea pueden ofrecer o retirar libremente la prestación de servicios de navegación aérea en aeropuertos:

   — existencia o no de barreras económicas significativas que impidieran que un proveedor de servicios de navegación aérea ofrezca o retire la prestación de tales servicios,

   — existencia o no de barreras jurídicas que impidieran que un proveedor de servicios de navegación aérea ofrezca o retire la prestación de tales servicios,

   — duración del contrato,

   — existencia de un procedimiento que permita la transferencia de los activos y del personal de un proveedor de servicios de navegación aérea a otro;

2) medida en que los aeropuertos pueden determinar libremente a quién contratar sus servicios de navegación aérea, incluida la posibilidad de autoprestación:

   — posibilidad o no de que los aeropuertos adopten un sistema de autoprestación de servicios de navegación aérea,

   — existencia o no de barreras jurídicas, contractuales o de facto para que un aeródromo pueda cambiar de proveedor de servicios de navegación aérea,

   — papel desempeñado por los representantes de los usuarios del espacio aéreo en el proceso de selección de proveedor de servicios de navegación aérea;

3) medida en que existe un abanico de proveedores de servicios de navegación aérea entre los que los aeropuertos pueden escoger:

   — existencia o no de rigideces estructurales que restrinjan a los aeropuertos una elección efectiva de los servicios de navegación aérea,

   — existencia de otros proveedores de servicios de navegación aérea alternativos, incluida la posibilidad de autoprestación, que hagan posible una selección por parte de los aeropuertos de los servicios de navegación aérea;

4) medida en la que los aeropuertos están sujetos a presiones de costes o a incentivos de origen normativo:

   — existencia o no de un entorno competitivo a la hora de ofrecer servicios a líneas aéreas,

   — medida en que los aeropuertos se hacen cargo de los costes de los servicios de navegación aérea,

   — existencia o no de un entorno competitivo o de unos incentivos económicos destinados a contener los precios o por el contrario a fomentar la reducción de los costes.

▼M1

5. Por encima de 150 000 movimientos comerciales al año, la evaluación mencionada en los apartados 1 a 4 se efectuará en cada aeropuerto.

▼M1

ANEXO II

Transparencia de los costes

1. TABLA DE INFORMACIÓN:

Los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea cumplimentarán la siguiente tabla informativa para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad y para cada período de referencia. Los Estados miembros cumplimentarán también una tabla informativa consolidada para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad.

Se cumplimentará una tabla consolidada por cada aeropuerto que se ajuste a las disposiciones del presente Reglamento.

Cuando una zona de tarificación se extienda a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, los Estados miembros en cuestión cumplimentarán la tabla conjuntamente, de conformidad con las medidas contempladas en el artículo 4, apartado 4.

Los costes reales se establecerán con base en cuentas certificadas. Los costes se establecerán con arreglo al plan de negocio exigido por el certificado y se notificarán en la moneda en que se hayan establecido, con arreglo al artículo 6, apartado 1, párrafo cuarto.

Para facilitar el establecimiento, por parte de la Comisión, de objetivos de rendimiento a escala de la Unión, y sin perjuicio de los planes de rendimiento que hayan de adoptarse a escala nacional o para un bloque funcional del espacio aéreo, los Estados miembros, así como los proveedores de servicios de navegación aérea, cumplimentarán esta tabla informativa con las cifras de las previsiones iniciales dieciocho meses antes del inicio del período de referencia.

▼**M1**

Cuadro 1 – costes totales

Zona de tarificación Organismo	Período de referencia: N - (N+4)

	Costes determinados					Costes reales				
Desglose de los costes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Desglose por tipos (en términos nominales)										
Personal										
Otros costes de explotación										
Amortización										
Coste del capital										
Costes excepcionales										
Costes totales										
Total % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Otros explotación % n/n-1										
Desglose por servicios (en términos nominales)										
Gestión del tránsito aéreo										
Comunicación										
Navegación										
Vigilancia										
Búsqueda y salvamento										
Información aeronáutica										
Servicios meteorológicos										
Costes de supervisión										
Otros costes del Estado										
Costes totales										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
Información complementaria sobre el coste del capital y de los proyectos comunes (en términos nominales)										
Promedio de la base de activos										
Valor contable neto de los activos inmovilizados										
Ajuste del total de los activos										
Activos corrientes netos										
Total del activo										
Coste del capital %										
Coste del capital antes de impuestos %										
Rendimiento del capital propio %										
Tipo de interés sobre la deuda %										
Coste de los proyectos comunes										
Proyecto común 1										
Información complementaria sobre la inflación y sobre los costes totales en términos reales										
Inflación % (1)										
Costes totales en términos reales (2)										
Total % n/n-1										
Deducción de los costes asignados a los vuelos VFR exentos (en términos nominales)										
Costes totales										
Costes de los vuelos VFR exentos										
Costes totales previa deducción (3)										

Costes y base de activos en millones de … (moneda nacional) - Unidades de servicio en millones

(1) Inflación prevista utilizada para establecer los costes determinados en términos nominales - inflación real registrada por EUROSTAT

(2) Costes determinados (plan de rendimiento) en términos reales - costes reales en términos reales

(3) Costes determinados (previa deducción de los costes VFR) prorrogados en el anexo II (en términos nominales)

▼M1

2. INFORMACIÓN ADICIONAL

Además, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

— Descripción de la metodología utilizada para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios a los diferentes servicios de navegación aérea, basándose en la lista de instalaciones y servicios del Plan de navegación aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754), y descripción de la metodología utilizada para distribuir dichos costes entre las diferentes zonas de tarificación.

— Descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes. Si se adopta una contabilidad de costes corrientes, se proporcionarán los datos comparables de costes históricos.

— Justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos, los posibles ajustes de los activos totales y el rendimiento de los capitales propios.

— Descripción del total de los costes determinados para cada aeropuerto sujeto a las disposiciones del presente Reglamento respecto a cada zona de tarificación terminal; para aeródromos con menos de 20 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, contabilizados como promedio de los últimos tres años, los costes podrán presentarse de forma agregada.

— Definición de los criterios empleados para imputar los costes a los servicios de ruta y los servicios terminales en cada aeropuerto sujeto al Reglamento.

— Desglose de los costes meteorológicos entre costes directos y «costes básicos MET», que son los costes de instalaciones y servicios meteorológicos que se utilizan habitualmente para necesidades de índole general. Estos incluirán el análisis y las previsiones de carácter general, las redes de observación tanto de superficie como de altitudes superiores, los sistemas de comunicación meteorológica, los centros de tratamiento de datos y la financiación de la investigación básica, la formación y la administración.

— Descripción de la metodología utilizada para la asignación de los costes totales MET y de los costes básicos MET en la aviación civil y entre zonas de tarificación.

— Tal como se indica en el punto 1, descripción, dieciocho meses antes del inicio del período de referencia, de las previsiones de costes y tránsito notificadas.

— Descripción, cada año del período de referencia, de los costes reales notificados y diferencia con respecto a los costes determinados.

▼B

ANEXO III

REQUISITOS ESPECÍFICOS DE TRANSPARENCIA APLICABLES A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN AEROPUERTOS EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 1, APARTADO 6

1. COSTES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

1.1. **Tabla de información**

Los proveedores de servicios de navegación aérea cumplimentarán la siguiente tabla informativa respecto a cada zona de tarificación de aproximación bajo su responsabilidad.

Las cifras serán las cifras reales de los años (n – 3) a (n – 1) y las cifras previstas para el año (n) y posteriores. Los costes reales se establecerán con base en cuentas certificadas. Los costes previstos se establecerán con arreglo al plan de negocio exigido por el certificado.

Los costes se establecerán en moneda nacional.

Tabla 1

Costes totales

Organización:

Zona de tarificación:

Año n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Desglose por tipos									
Personal									
Otros costes de explotación									
Amortización									
Coste del capital									
Costes excepcionales									
Costes totales									

▼M1

1.2. **Información adicional**

Además, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

— Descripción de los criterios empleados para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, basándose en la lista de instalaciones y servicios del Plan de navegación aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754).

— Descripción y explicación de las diferencias entre las cifras no confidenciales previstas y reales del año (n-1).

▼**M1**

— Descripción y explicación de los costes no confidenciales previstos a cinco años y de las inversiones previstas en función de las previsiones de tránsito.

— Descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes.

— Justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos, los posibles ajustes de los activos totales y el rendimiento de los capitales propios.

▼**B**

2. FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán la siguiente información para cada zona de tarificación de aproximación:

— descripción de la forma o formas de financiación de los costes de los servicios de navegación aérea.

▼M1

ANEXO IV

Cálculo de las unidades de servicio en ruta

1. Cálculo de las unidades de servicio de ruta

1.1 La unidad de servicio de ruta se calculará multiplicando los factores «distancia» y «peso» de la aeronave considerada.

1.2 El factor «distancia» se obtendrá dividiendo por cien la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, entre el punto de entrada y el de salida de las zonas de tarificación, según el último plan de vuelo conocido presentado por la aeronave considerada a efectos del control del tránsito aéreo.

1.3 Si el punto de salida y el de entrada de un vuelo son idénticos en una determinada zona de tarificación, el factor «distancia» será igual a la distancia ortodrómica entre estos puntos y el punto más distante del plan de vuelo multiplicado por dos.

1.4 La distancia se reducirá en 20 kilómetros por cada despegue y cada aterrizaje efectuado en el territorio de un Estado miembro.

1.5 El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será la raíz cuadrada del cociente obtenido dividiendo por cincuenta la cifra correspondiente al peso máximo certificado de despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, que figure en el certificado de aeronavegabilidad o en otro documento oficial equivalente proporcionado por el operador de la aeronave. Cuando no se conozca este peso, se utilizará el peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo. Si una aeronave cuenta con varios pesos máximos certificados de despegue, se escogerá el máximo. Si un operador de aeronaves trabaja con dos o más aeronaves que son diferentes versiones del mismo tipo, se utilizará para todas ellas el promedio de los pesos máximos certificados de despegue de todas las aeronaves del mismo tipo. El cálculo del factor «peso» por tipo de aeronave y por operador se efectuará, al menos, una vez al año.

2. Cálculo de las tarifas unitarias de ruta

2.1 La tarifa unitaria de ruta se calculará antes del inicio de cada año del período de referencia.

2.2 Se calculará dividiendo las previsiones totales de unidades de servicio de ruta en el año correspondiente por la suma algebraica de los siguientes elementos:

i) los costes determinados del año correspondiente,

ii) la aplicación de la diferencia entre la inflación prevista y real mencionada en el artículo 6, apartado 1,

iii) las prórrogas derivadas de la aplicación del régimen de distribución de riesgos relacionados con el tránsito, mencionadas en el artículo 11*bis*, apartados 2 a 7,

iv) las prórrogas de los períodos de referencia anteriores derivadas de la aplicación del régimen de distribución de riesgos relacionados con el tránsito, mencionadas en el artículo 11*bis*, apartado 8,

v) las bonificaciones y las penalizaciones derivadas de incentivos financieros, mencionadas en el artículo 12, apartado 2,

▼**M1**

vi) en los dos primeros períodos de referencia, los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año 2011 inclusive,

vii) la deducción del coste de los vuelos VFR, mencionados en el artículo 7, apartado 4.

▼M1

ANEXO V

Cálculo de las unidades de servicio de aproximación y unidades de tarificación

1. Cálculo de las unidades de servicio de aproximación

1.1 La unidad de servicio de aproximación será igual al factor «peso» de la aeronave considerada.

1.2 El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será el cociente obtenido dividiendo por cincuenta la cifra correspondiente al peso máximo certificado de despegue más elevado de la aeronave, expresado en toneladas métricas, a que se refiere el anexo IV, punto 1,5, aplicándole el exponente 0,7. Sin embargo, durante un período transitorio de cinco años después del primer cálculo de la tarifa unitaria terminal con arreglo al presente Reglamento, el exponente citado se situará entre 0,5 y 0,9.

2. Cálculo de las tarifas unitarias terminales

2.1 La tarifa unitaria terminal se calculará antes del inicio de cada año del período de referencia.

2.2 Se calculará dividiendo las previsiones totales de unidades de servicio de aproximación en el año correspondiente por la suma algebraica de los siguientes elementos:

i) los costes determinados del año correspondiente,

ii) la aplicación de la diferencia entre la inflación prevista y real, tal como se indica en el artículo 6, apartado 1,

iii) las prórrogas derivadas de la aplicación de la distribución de riesgos relacionados con el tránsito mencionada en el artículo 11*bis*, apartados 2 a 7,

iv) las prórrogas del período de referencia anterior derivadas de la aplicación de la distribución de los riesgos relacionados con los costes, mencionada en el artículo 11*bis*, apartado 8,

v) las bonificaciones y las penalizaciones derivadas de los incentivos financieros mencionados en el artículo 12, apartado 2,

vi) en los dos primeros períodos de referencia, los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año anterior a la aplicación del presente Reglamento para las tasas terminales,

vii) la deducción del coste de los vuelos VFR, mencionados en el artículo 7, apartado 4.

▼M1

ANEXO VI

Mecanismo de tarificación

1. TABLA DE INFORMACIÓN

Los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea cumplimentarán la siguiente tabla informativa respecto a cada zona de tarificación bajo su responsabilidad y para cada período de referencia. Los Estados miembros cumplimentarán también una tabla consolidada para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad.

Cuando una zona de tarificación se extienda a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, los Estados miembros en cuestión cumplimentarán la tabla conjuntamente, de conformidad con las medidas contempladas en el artículo 4, apartado 4.

▼M1

Cuadro 2 – Cálculo de la tarifa unitaria

Zona de tarificación Organismo	Período de referencia: N - (N+4)

Cálculo de la tarifa unitaria	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Costes determinados en términos nominales y adaptación a la inflación					
Costes determinados en términos nominales, excluidos los vuelos VFR (prorrogados del anexo II)					
Tipo de inflación real registrado por EUROSTAT - anexo II					
Tipo de inflación previsto - anexo II					
adaptación a la inflación - artículo 6.1: importe del año n para prórroga					
2. Unidades de servicio totales previstas y reales					
Unidades de servicio totales previstas (plan de rendimiento)					
unidades de servicio totales reales					
Unidades de servicio totales previstas/reales (en %)					
3. Costes sujetos a la distribución de riesgos relacionados con el tránsito (PSNA)					
Costes determinados en términos nominales, excluidos los vuelos VFR (prorrogados del anexo II)					
adaptación a la inflación - artículo 6.1: importe prorrogado al año n					
tránsito - artículo 11 *bis*, 2: importe prorrogado al año n					
Distribución de riesgos relacionados con el tránsito - artículo 11 *bis*, 2 y 7: ingresos adicionales prorrogados al año n					
Distribución de riesgos relacionados con el tránsito - artículo 11 *bis*, 2 y 7: pérdida de ingresos prorrogada al año n					
Costes incontrolables - artículo 11 *bis*, 8 c): importes prorrogados al año n					
Bonificaciones o penalizaciones según el rendimiento - artículo 12-2					
Importes cobrados en exceso (-) o en defecto (+): importes prorrogados al año n					
Total para el cálculo de la tarifa unitaria del año n					
Distribución de riesgos relacionados con el tránsito - artículo 11 *bis*, 2 y 7: pérdida de ingresos del año n para prórroga					
Distribución de riesgos relacionados con el tránsito - artículo 11 *bis*, 2 y 7: pérdida de ingresos del año n para prórroga					
Parámetros de distribución de riesgos relacionados con el tránsito					
% de ingresos adicionales reembolsados a los usuarios en el año n+2 - artículo 11 *bis*, 4, párrafo primero					
% de la pérdida de ingresos asumida por los usuarios del espacio aéreo - artículo 11 *bis*, 4, párrafo segundo					
4. Costes que no están sujetos a la distribución de riesgos relacionados con el tránsito - artículo 11 *bis* 2					
Costes determinados en términos nominales, excluidos los vuelos VFR (prorrogados del anexo II)					
adaptación a la inflación - artículo 6.1: importe prorrogado al año n					
tránsito - artículo 11 *bis* 2:): importes prorrogados al año n					
Costes incontrolables - artículo 11 *bis*, 8, c): importes prorrogados al año n					
Importes cobrados en exceso (-) o en defecto (+) ([1]): importes prorrogados al año n					
Total para el cálculo de la tarifa unitaria del año n					
5. Otros ingresos - tarifa unitaria aplicada (en moneda nacional)					
Ingresos procedentes de otras fuentes - artículo 3					
Total general para el cálculo de la tarifa unitaria del año n					
Tarifa unitaria del año n (en moneda nacional)					
Componente PSNA de la tarifa unitaria					
Componente MET de la tarifa unitaria					
Componente ANS-Estado de la tarifa unitaria					
Tarifa unitaria del año n que se habría aplicado a falta de otros ingresos					

Costes, ingresos y demás importes en millones de ... (moneda nacional) - Unidades de servicio en millones

([1]) Anexo IV-V 2. (vi) - Importes cobrados en exceso o en defecto hasta el año de entrada en vigor del Reglamento

▼**M1**

2. INFORMACIÓN ADICIONAL

Además, los Estados miembros interesados recogerán y facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

— Descripción y justificación del establecimiento de las diferentes zonas de tarificación, en particular en relación con las zonas de tarificación terminal y la posible subvención cruzada entre aeropuertos.

— Descripción y explicación del cálculo de las unidades de servicio tasables previstas.

— Descripción de la política de exoneraciones y de los medios de financiación destinados a cubrir los costes ligados a ellas.

— Descripción de las prórrogas de los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año 2011 para las tasas de ruta y hasta el año anterior a la aplicación del presente Reglamento para las tasas terminales.

— Descripción de los importes cobrados en defecto prorrogados con arreglo al artículo 11 *bis*, apartado 4, párrafo segundo.

— Descripción por factores de los importes prorrogados del período de referencia anterior, de conformidad con el artículo 11*bis*, apartado 8, letra c).

— Descripción de otros ingresos, si procede.

— Descripción de la fórmula empleada para calcular las tasas terminales.

— Descripción y explicación de los incentivos aplicados a los usuarios de servicios de navegación aérea.