

REGOLAMENTO (UE) N. 1191/2010 DELLA COMMISSIONE

del 16 dicembre 2010

che modifica il regolamento (CE) n. 1794/2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»⁽¹⁾), in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»), in particolare l'articolo 5, paragrafo 3⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1794/2006⁽³⁾ stabilisce le misure necessarie per l'elaborazione di un sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea coerente con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta. Ai fini dell'attuazione del cielo unico europeo è essenziale approntare un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea forniti durante tutte le fasi di volo. Tale sistema dovrebbe consentire una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo oltre che una maggiore efficacia sotto il profilo dei costi nella fornitura dei servizi di navigazione aerea. Dovrebbe inoltre promuovere l'efficienza dei voli, mantenendo al contempo un livello ottimale di sicurezza e stimolando la fornitura integrata di servizi.
- (2) Per raggiungere l'obiettivo generale di migliorare l'efficienza dei costi dei servizi di navigazione aerea, il sistema di tariffazione dovrebbe promuovere una maggiore efficienza economica ed operativa, coerentemente con il Grande piano europeo per la gestione del traffico aereo e a sostegno dello stesso.
- (3) Occorre modificare il regolamento (CE) n. 1794/2006 per tenere conto delle conseguenze finanziarie del sistema di prestazioni sul sistema di tariffazione, in particolare per quanto i dispositivi di ripartizione del rischio del costo e del traffico e ai sistemi di incentivazione di cui al regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di presta-

zioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea⁽⁴⁾. Il regolamento (CE) n. 1794/2006 deve pertanto essere modificato di conseguenza.

- (4) Occorre prendere misure adeguate per garantire una transizione ottimale verso il nuovo sistema di tariffazione.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche al regolamento (CE) n. 1794/2006

Il regolamento (CE) n. 1794/2006 è così modificato:

1) L'articolo 1 è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie per l'elaborazione di un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea coerente con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta.»

b) I paragrafi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«5. In conformità dell'articolo 1, paragrafo 3, terza frase, del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione (*), gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti in aeroporti con meno di 50 000 movimenti di trasporto aereo commerciale l'anno, indipendentemente dalla massa massima al decollo e dal numero di posti.

Gli Stati membri informano la Commissione di tale decisione. La Commissione pubblica periodicamente un elenco aggiornato degli aeroporti in cui gli Stati membri non applicano il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.⁽³⁾ GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.⁽⁴⁾ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

6. Per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea forniti presso aeroporti con meno di 150 000 movimenti di trasporto aereo commerciale l'anno, indipendentemente dal peso massimo al decollo e dal numero di posti, prima di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004, gli Stati membri possono decidere di:

- a) non calcolare i costi determinati, conformemente all'articolo 6 del presente regolamento;
- b) non calcolare le tariffe di terminale di cui all'articolo 11 del presente regolamento;
- c) non fissare i coefficienti unitari per i terminali di cui all'articolo 13 del regolamento.

Il primo comma si applica fatta salva l'applicazione dei principi di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, subordinatamente all'articolo 1, paragrafo 3, terza frase, del regolamento (UE) n. 691/2010.

Gli Stati membri che decidono di non applicare le disposizioni di cui al primo comma svolgono una valutazione dettagliata per accertare in che misura sono realizzate le condizioni di cui all'allegato I del presente regolamento. Tale valutazione prevede inoltre la consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

Tali Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione dettagliata sulla valutazione di cui al terzo comma. Detta relazione è documentata, comprende l'esito della consultazione con gli utenti ed è corredata di una motivazione completa delle conclusioni degli Stati membri.

In seguito alla consultazione con lo Stato membro interessato, la Commissione può concludere che la valutazione non rispetta le condizioni di cui all'allegato I del presente regolamento, e può, al più tardi due mesi dopo il ricevimento della relazione, chiedere allo Stato membro di ripetere la valutazione a condizioni riviste.

Qualora la Commissione giunga a tale conclusione, essa precisa le parti della valutazione da rivedere, nonché i motivi alla base della richiesta.

Qualora la Commissione richieda una nuova valutazione, lo Stato membro presenta una relazione sulle conclusioni di tale valutazione rivista al più tardi due mesi dopo il ricevimento della richiesta della Commissione.

La valutazione finale viene pubblicata e resta valida per il periodo di riferimento.

2) All'articolo 2 sono inserite le seguenti lettere:

- «h) "costi determinati": i costi predeterminati dallo Stato membro a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 550/2004;
- i) "periodo di riferimento": il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004;
- j) "movimenti di trasporto aereo commerciale": la somma totale dei decolli e degli atterraggi nel trasporto aereo commerciale calcolati come media sul triennio precedente l'adozione dei piani di prestazione di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) n. 691/2010;
- k) "altre entrate": le entrate ottenute dalle autorità pubbliche o i proventi di attività commerciali e/o, nel caso dei coefficienti unitari di terminale, i proventi derivanti da contratti o accordi tra i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori aeroportuali che i fornitori di servizi di navigazione aerea possono intraprendere per ridurre il livello dei coefficienti unitari.»

3) All'articolo 3, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il sistema di tariffazione è soggetto ai principi generali di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004.

2. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea di rotta sono finanziati per mezzo di tariffe di rotta applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea in conformità con le disposizioni del Capo III e/o per mezzo di altre entrate.

3. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea di terminale sono finanziati per mezzo di tariffe di terminale applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea, in conformità con le disposizioni del Capo III, e/o per mezzo di altre entrate. Queste possono includere sovvenzioni trasversali concesse in conformità del diritto dell'Unione.»

4) All'articolo 4, i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Una zona di tariffazione di rotta si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore. Gli Stati membri possono istituire una zona specifica per un'area terminale complessa.

4. Se le zone di tariffazione si estendono sullo spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, ad esempio a seguito della decisione di creare una zona di tariffazione comune in un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri interessati stipulano gli accordi appropriati per assicurare il più possibile la coerenza e l'uniformità di applicazione del presente regolamento allo spazio aereo interessato.

(*) GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.»

Laddove non sia possibile l'applicazione uniforme del presente regolamento nello spazio aereo interessato, gli Stati membri illustrano agli utenti in modo trasparente tali eventuali differenze e le notificano alla Commissione e a Eurocontrol.»

5) All'articolo 5, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Gli Stati membri possono stabilire che le spese indicate di seguito siano costi determinati, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 550/2004, quando sono state sostenute in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea:

- a) le spese sostenute dalle autorità nazionali competenti;
- b) le spese sostenute dagli enti qualificati di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- c) le spese derivanti dagli accordi internazionali.

3. In applicazione dell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004, fatte salve altre fonti di finanziamento e in conformità del diritto dell'Unione, una parte delle entrate delle tariffe può essere utilizzata per finanziare progetti comuni relativi a funzioni di rete di particolare importanza per migliorare l'efficacia globale dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea in Europa. In questi casi, gli Stati membri provvedono affinché sia applicata una contabilità organica e trasparente per garantire che gli utenti dello spazio aereo non subiscano un doppio addebito. Tali costi determinati sono chiaramente identificati in conformità dell'allegato II.»

6) L'articolo 6 è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I costi determinati e le spese effettive comprendono il costo dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili di cui all'articolo 5 del presente regolamento e stabiliti conformemente ai requisiti in materia contabile di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 550/2004.

Gli effetti non ricorrenti derivanti dall'introduzione di principi contabili internazionali possono essere rateizzati su un periodo non superiore a 15 anni.

Fatti salvi gli articoli 16 e 18 del regolamento (UE) n. 691/2010, i costi determinati devono essere fissati prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento in quanto parte integrante dei piani di prestazione di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 e all'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (UE) n. 691/2010 per ciascun anno di calendario del periodo di riferimento e in termini sia reali che nominali. I coefficienti unitari sono calcolati sulla base dei costi espressi in termini nominali. Per ogni anno del

periodo di riferimento, la differenza tra i costi determinati espressi in termini nominali prima del periodo di riferimento e i costi determinati calcolati sulla base del tasso reale di inflazione registrato dalla Commissione (Eurostat) per tale anno è riportata non oltre l'anno n+2.

I costi determinati e le spese effettive sono espressi nella valuta nazionale. Se per un blocco funzionale di spazio aereo è stata creata una zona di tariffazione comune con un unico coefficiente unitario, gli Stati membri interessati garantiscono la conversione delle spese nazionali in euro o nella valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati, allo scopo di consentire un calcolo trasparente del coefficiente unico unitario di cui all'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, del presente regolamento. Tali Stati membri comunicano alla Commissione e a Eurocontrol gli accordi suddetti.»

b) Il paragrafo 2 è così modificato:

i) Il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le spese per il personale comprendono le retribuzioni lorde, i pagamenti per le ore di lavoro straordinario, i contributi dei dipendenti ai regimi di sicurezza sociale, nonché i contributi pensionistici e altre indennità. I contributi pensionistici possono essere calcolati sulla base di stime prudenti conformi alla gestione del sistema o alla pertinente legislazione nazionale. Tali stime sono indicate nel piano di prestazione.»

ii) Il quarto e il quinto comma sono sostituiti dai seguenti:

«Le spese di ammortamento si riferiscono alle immobilizzazioni complessive utilizzate per la fornitura di servizi di navigazione aerea. Le immobilizzazioni sono ammortizzate, in base alla loro vita operativa prevista, utilizzando il metodo a quote costanti applicato al costo delle attività ammortizzate. Per il calcolo dell'ammortamento si può utilizzare la contabilità basata sui costi correnti o quella basata sui costi storici. La metodologia deve rimanere costante per tutta la durata dell'ammortamento e deve essere coerente con il costo del capitale applicato. Quando si applica la contabilità basata sui costi correnti, devono essere forniti dati contabili sui costi storici equivalenti a fini di comparazione e valutazione.

Il costo del capitale è pari al prodotto:

a) della somma della media del valore residuo netto delle immobilizzazioni, e degli eventuali adeguamenti alle attività complessive determinati dalle autorità nazionali di vigilanza e utilizzati dal fornitore di servizi di navigazione aerea attivi o in costruzione e del valore medio delle attività circolanti, esclusi i conti fruttiferi, che sono necessari per la fornitura di servizi di navigazione aerea; e

b) della media ponderata del tasso d'interesse sul debito e del rendimento sul capitale. Per i fornitori di servizi di navigazione aerea privi di fondi propri, la media ponderata è calcolata sulla base di un rendimento applicato alla differenza tra le attività complessive, di cui alla lettera a), e i debiti.

Le spese eccezionali sono costi non ricorrenti legati alla fornitura di servizi di navigazione aerea che sono stati sostenuti nel corso dell'anno.

Qualsiasi adeguamento che non rientri tra le disposizioni dei principi contabili internazionali deve essere indicato nel piano di prestazione nazionale da sottoporre alla Commissione e nelle informazioni supplementari da fornire in conformità dell'allegato II».

c) Al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

«Ai fini del paragrafo 2, quinto comma, i fattori di ponderazione sono basati sulla percentuale del finanziamento per mezzo del debito o del capitale. Il tasso d'interesse sul debito è pari alla media dei tassi d'interesse sul debito del fornitore di servizi di navigazione aerea. Il rendimento sul capitale è basato sull'effettivo rischio finanziario del fornitore di servizi di navigazione aerea.»

7) All'articolo 7, paragrafo 2, è aggiunto il seguente comma:

«Ai fini della lettera b) del primo comma, prima di ciascun periodo di riferimento gli Stati membri definiscono i criteri utilizzati per ripartire i costi tra i servizi di terminale e i servizi di rotta per ciascun aeroporto e ne informano la Commissione.»

8) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Trasparenza dei costi e del meccanismo di tariffazione

1. Entro sei mesi dall'inizio del periodo di riferimento, gli Stati membri, assistiti dai loro fornitori di servizi di navigazione aerea, propongono ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo una consultazione in materia di costi determinati, investimenti previsti, previsioni sulle unità di servizio, politica di tariffazione e relativi coefficienti unitari. In seguito, in modo trasparente, gli Stati membri mettono a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione e, se del caso, di Eurocontrol, i loro costi nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo, fissati in conformità dell'articolo 5, e i loro coefficienti unitari.

Durante il periodo di riferimento gli Stati membri propongono, con cadenza annuale, una consultazione ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo in merito a eventuali scostamenti dalle previsioni, e in particolare in merito ai seguenti temi:

a) il traffico e i costi effettivi rispetto alle previsioni in materia di traffico e ai costi determinati;

b) l'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di cui all'articolo 11 *bis*;

c) i sistemi di incentivazione di cui all'articolo 12.

La consultazione può essere organizzata a livello regionale. I rappresentanti degli utenti dello spazio aereo mantengono il diritto di richiedere ulteriori consultazioni. Una consultazione degli utenti deve essere organizzata sistematicamente in caso di attivazione di un dispositivo di allarme che determini una revisione del coefficiente unitario.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono basate sulle tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate di cui agli allegati II e VI o, qualora uno Stato membro abbia deciso, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, di non calcolare i costi determinati o le tariffe di terminale o di non fissare coefficienti unitari di terminale a norma dell'articolo 1, paragrafo 6, le informazioni di cui al paragrafo 1 sono basate sulle tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate di cui all'allegato III. La documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza tre settimane prima dell'audizione di consultazione. Per quanto riguarda la consultazione su base annuale di cui al paragrafo 1, secondo comma, la documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza ogni anno, entro il 1° novembre.»

9) L'articolo 9 è così modificato:

a) Al paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) i voli effettuati esclusivamente per trasportare, in missione ufficiale, il monarca regnante e i suoi familiari diretti, i capi di Stato, i capi e i ministri del governo; in tutti i casi, tale esenzione deve essere debitamente comprovata dall'indicatore di stato o osservazione nel piano di volo.»

b) Il paragrafo 4 è modificato come segue:

i) il primo comma è soppresso;

ii) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«I costi sostenuti per i voli esonerati si compongono dei seguenti elementi:»

10) Gli articoli 10 e 11 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 10

Calcolo delle tariffe di rotta

1. Fatta salva la possibilità di cui all'articolo 3, paragrafo 2, di finanziare i servizi di navigazione aerea di rotta per mezzo di altre entrate, la tariffa di rotta per un volo specifico in una zona di tariffazione di rotta specifica è pari al prodotto del coefficiente unitario fissato per tale zona di tariffazione di rotta e delle unità di servizio di rotta per il volo in questione.

2. I coefficienti unitari e le unità di servizio di rotta sono calcolati conformemente all'allegato IV.

Articolo 11

Calcolo delle tariffe di terminale

1. Fatta salva la possibilità prevista dall'articolo 3, paragrafo 3, di finanziare i servizi di navigazione aerea di terminale per mezzo di altre entrate, la tariffa di terminale per un volo specifico in una zona di tariffazione di terminale specifica è pari al prodotto del coefficiente unitario fissato per tale zona di tariffazione di terminale e delle unità di servizi di terminale per il volo in questione. Ai fini della tariffazione l'avvicinamento e la partenza sono considerati un unico volo. Le unità di cui si tiene conto ai fini del computo sono il volo in arrivo o il volo in partenza.

2. I coefficienti unitari e le unità di servizi di terminale sono calcolati conformemente all'allegato V.»

11) È inserito il seguente articolo 11 bis:

«Articolo 11 bis

Ripartizione del rischio

1. Il presente articolo stabilisce i dispositivi di ripartizione del rischio del costo e del traffico. Esso si applica conformemente ai principi di cui all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 691/2010.

2. I seguenti costi non sono oggetto di ripartizione dei rischi di traffico e sono recuperati a prescindere dall'evoluzione del traffico:

- a) i costi determinati stabiliti in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, con l'eccezione degli accordi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea a livello transfrontaliero;
- b) i costi determinati dei fornitori di servizi meteorologici;
- c) i riporti autorizzati da un anno o periodo di riferimento precedente e i bonus o le penali derivanti dai sistemi di incentivazione;
- d) gli attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico sono recuperati al più tardi nell'anno n+2.

Gli Stati membri possono inoltre esentare dalla ripartizione dei rischi di traffico i costi determinati dei fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificazione, in conformità all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. Se, in un dato anno, il numero effettivo di unità di servizio non è superiore o inferiore di più del 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, le entrate o le mancate entrate supplementari del fornitore di servizi di navigazione aerea in relazione ai costi determinati non sono oggetto di riporto.

4. Se, in un dato anno n, il numero effettivo di unità di servizio è superiore di oltre il 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, entro l'anno n+2 deve essere restituito agli utenti dello spazio aereo quantomeno il 70 % delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati;

Se, in un dato anno n, il numero effettivo di unità di servizio è inferiore di oltre il 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, in linea di principio entro l'anno n+2 gli utenti dello spazio aereo devono farsi carico di un massimo del 70 % delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati. Gli Stati membri possono decidere, tuttavia, di dilazionare su più anni il riporto delle mancate entrate al fine di mantenere la stabilità del coefficiente unitario.

5. La ripartizione dei rischi di traffico di cui al paragrafo 4 è fissata nel piano di prestazione nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo per l'intero periodo di riferimento, dopo le consultazioni di cui all'articolo 8.

6. Se, in un dato anno n, le unità di servizio effettive sono inferiori del 90 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, in linea di principio entro l'anno n+2 gli utenti dello spazio aereo devono farsi carico dell'intero importo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati. Gli Stati membri possono decidere, tuttavia, di dilazionare su più anni il riporto delle mancate entrate al fine di mantenere la stabilità del coefficiente unitario.

Se, in un dato anno n, le unità di servizio effettive sono superiori del 10 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, nell'anno n+2 deve essere restituito agli utenti dello spazio aereo l'intero importo delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati.

7. I fornitori di servizi di navigazione aerea che non dispongono di fondi propri o i cui fondi propri siano inferiori al 5% delle passività totali al 31 dicembre 2011, possono non essere assoggettati alla ripartizione dei rischi di traffico per il primo periodo di riferimento, per consentire loro di ridurre la proporzione dei finanziamenti contratti a debito. Una siffatta decisione deve essere specificata nel piano di prestazione presentato alla Commissione e nelle informazioni supplementari da fornire in conformità dell'allegato II. Gli Stati membri sono tenuti a descrivere e giustificare le misure previste per ridurre la proporzione di finanziamenti contratti a debito e il relativo calendario.

8. I seguenti principi si applicano alla ripartizione dei rischi di costo:

- a) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'ente qualificato interessati;
- b) se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta è a carico del fornitore di servizi di navigazione aerea, dello Stato membro o dell'ente qualificato interessati, fatta salva l'attivazione di un dispositivo di allarme, di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 691/2010;
- c) le lettere a) e b) possono non applicarsi alla differenza tra spese effettive e costi determinati che si possano ritenere al di fuori del controllo dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli Stati membri e degli enti qualificati, a seguito di:
 - i) cambiamenti imprevisi di normative nazionali in materia pensionistica e di contabilità delle pensioni;
 - ii) cambiamenti imprevisi della normativa fiscale nazionale;
 - iii) elementi di costo nuovi e imprevisi non contenuti nel piano di prestazione nazionale ma imposti da obblighi di legge;
 - iv) cambiamenti imprevisi nei costi o nelle entrate dovuti a obblighi fissati da accordi internazionali;
 - v) significativi cambiamenti nei tassi di interesse sui prestiti.

Fatto salvo l'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, l'autorità nazionale di vigilanza predefinisce un elenco di fattori di costo non controllabili sulla base dell'elenco di cui ai punti da i) a v) del primo comma. L'elenco forma parte integrante del piano di prestazione.

Se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene restituita agli utenti dello spazio aereo mediante riporto al successivo periodo di riferimento.

Se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trasferita agli utenti dello spazio aereo mediante riporto al successivo periodo di riferimento. L'autorità nazionale di vigilanza interessata avalla esplicitamente il riporto previa verifica che:

- i) la variazione delle spese effettive in relazione ai costi determinati sia effettivamente frutto di eventi sui quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli Stati membri o l'ente qualificato interessati non esercitano alcuna influenza;
- ii) a variazione dei costi da trasferire agli utenti sia specificamente individuata e categorizzata.

L'importo riportato deve essere ripartito per fattori e una descrizione deve essere contenuta nelle informazioni supplementari da fornire in conformità dell'allegato VI.»

12) All'articolo 12, i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, possono, in modo non discriminatorio e trasparente, fissare o approvare sistemi di incentivi, consistenti nella concessione di agevolazioni finanziarie o nell'imposizione di oneri finanziari, a sostegno di miglioramenti nella fornitura di servizi di navigazione aerea e che comportano un calcolo differente delle tariffe a norma dei paragrafi 2 e 3. Tali incentivi possono applicarsi ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli utenti dello spazio aereo.

2. Conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 691/2010, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, possono adottare incentivi finanziari per il raggiungimento degli obiettivi di prestazione da parte dei loro fornitori di servizi di navigazione aerea. A tal fine il coefficiente unitario può essere adeguato per prevedere la possibilità di bonus o penali in funzione dell'effettivo livello delle prestazioni ottenute dal fornitore di servizi di navigazione aerea in relazione ai pertinenti obiettivi. I bonus e le penali vengono attivati soltanto quando le variazioni di prestazione esercitano un impatto sostanziale sugli utenti. Il livello applicabile dei bonus e delle penali deve essere commisurato agli obiettivi da conseguire e alle prestazioni ottenute. I livelli di variazione delle prestazioni e i livelli applicabili di bonus e penali sono determinati a seguito della proposta di consultazione di cui all'articolo 8 e sono fissati dai piani di prestazione nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.

3. Quando decide di applicare un sistema d'incentivi in relazione agli utenti dei servizi di navigazione aerea, uno Stato membro modula, a seguito della proposta di consultazione di cui all'articolo 8, le tariffe che questi devono pagare per tenere conto delle attività realizzate da tali utenti per, in particolare:

- a) ottimizzare l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea;

- b) ridurre l'impatto ambientale dei voli;
- c) ridurre i costi complessivi dei servizi di navigazione aerea e accrescere la loro efficienza, in particolare riducendo o modulando le tariffe legate alle apparecchiature di bordo che accrescono le capacità o compensando i disagi derivanti dalla scelta di rotte meno affollate;
- d) accelerare la diffusione delle capacità SESAR ATM.»
- 13) L'articolo 13 è così modificato:
- a) I paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:
- «1. Gli Stati membri provvedono affinché i coefficienti unitari siano fissati ogni anno per ogni zona di tariffazione su base annuale.
- I coefficienti unitari sono espressi nella valuta nazionale. Se gli Stati membri che fanno parte di un blocco funzionale di spazio aereo decidono di creare una zona di tariffazione comune con un unico coefficiente unitario, quest'ultimo deve essere fissato in euro o nella valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati informano la Commissione e Eurocontrol della valuta applicabile.
2. In aggiunta alle disposizioni dell'articolo 11, paragrafo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 549/2004 e dell'articolo 18 del regolamento (UE) n. 691/2010, in caso di attivazione di un dispositivo di allarme il coefficiente unitario può essere modificato nel corso dell'anno.»
- b) È aggiunto il seguente paragrafo 4:
- «4. I coefficienti unitari per il primo anno del periodo di riferimento sono calcolati sulla base del piano di prestazione trasmesso dallo Stato membro o dal blocco funzionale di spazio aereo interessati al 1° novembre dell'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento. Nel caso di piani di prestazione adottati dopo il 1° novembre dell'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento, i coefficienti unitari sono ricalcolati se necessario sulla base del piano successivamente adottato e/o delle misure correttive applicabili.»
- 14) All'articolo 14, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Gli Stati membri possono riscuotere le tariffe attraverso una tariffa unica per volo. Se le tariffe sono fissate e raccolte a livello regionale, la valuta di tariffazione può essere l'euro e al coefficiente unitario interessato può essere aggiunto un coefficiente unitario amministrativo per remunerare i costi di tariffazione e riscossione.»
- 15) L'articolo 15 è soppresso.
- 16) All'articolo 17, la parte introduttiva del primo comma è sostituito dal testo seguente:
- «I fornitori di servizi di navigazione aerea agevolano le ispezioni e le inchieste organizzate dalle autorità nazionali di sorveglianza oppure da un ente qualificato che agisce per loro conto, in particolare per quanto riguarda le ispezioni in loco. Le persone autorizzate sono abilitate a quanto segue:»
- 17) È inserito il seguente articolo 17 bis:
- «Articolo 17 bis
- Riesame**
- Il riesame, da parte della Commissione, del sistema di prestazioni di cui all'articolo 24 del regolamento (UE) n. 691/2010, deve riguardare in particolare il dispositivo di ripartizione del rischio di cui all'articolo 11 bis del presente regolamento, i sistemi di incentivazione di cui all'articolo 12 del presente regolamento e il loro impatto ed efficacia per conseguire gli obiettivi di prestazione fissati.»
- 18) Gli allegati da I a VI sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.
- Articolo 2*
- Disposizioni transitorie**
- Gli Stati membri le cui normative nazionali, in vigore anteriormente all'8 luglio 2010, stabiliscono una riduzione del coefficiente unitario che va oltre gli obiettivi fissati a livello di Unione conformemente al regolamento (UE) n. 691/2010, possono esentare i loro fornitori di servizi di navigazione aerea dall'applicazione dell'articolo 11 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1794/2006. Tale esenzione è applicabile al periodo per cui le normative nazionali fissano una riduzione del coefficiente unitario ma non oltre il termine del primo periodo di riferimento nel 2014. Gli Stati membri comunicano alla Commissione e a Eurocontrol le misure adottate.
- Gli Stati membri possono differire l'applicazione del regolamento (CE), come modificato dal presente regolamento, per quanto riguarda le tariffe di terminale fino al 31 dicembre 2014. Essi ne informano la Commissione. Laddove gli Stati membri concedano detta esenzione, tutti i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea di terminale possono essere recuperati fino al 31 dicembre 2014.
- Articolo 3*
- Entrata in vigore**
- Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- Il presente regolamento si applica ai costi, alle tariffe e ai coefficienti unitari dei servizi di navigazione aerea a decorrere dal 2012.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 dicembre 2010.

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO

Gli allegati da I a VI sono così modificati:

1) All'allegato I, è inserito il seguente punto 5:

«5. Qualora si superino i 150 000 movimenti commerciali l'anno, la valutazione di cui ai punti da 1 a 4 è effettuata a ogni singolo aeroporto.»

2) L'allegato II è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO II

Trasparenza dei costi**1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE**

Gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona di tariffazione sotto la loro responsabilità e per ciascun periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona di tariffazione sotto la loro responsabilità.

La tabella consolidata deve essere compilata per tutti gli aeroporti soggetti alle disposizioni del presente regolamento.

Quando una zona di tariffazione interessa lo spazio aereo di più di uno Stato membro, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione degli accordi di cui all'articolo 4, paragrafo 4.

Le spese effettive sono quelle risultanti dal bilancio certificato. Le spese sono stabilite conformemente al piano aziendale richiesto per il rilascio del certificato e sono indicate nella valuta in cui sono state stabilite conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, quarto comma.

Per facilitare la fissazione di obiettivi di prestazione a livello dell'Unione, e fatti salvi i piani di prestazione adottati a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione con i dati previsionali iniziali 18 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

Tabella 1 - Spese totali

Nome della zona di tariffazione	Periodo di riferimento: N - (N+4)
Nome dell'ente	

Dettagli dei costi	Costi determinati					Spese effettive				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

Ripartizione delle spese in base alla natura (in termini nominali)

Personale										
Altri costi di esercizio										
Ammortamento										
Costo del capitale										
Oneri straordinari										
Spese totali										
Totale % n/n-1										
Personale % n/n-1										
Altri costi eser. % n/n-1										

Ripartizione per servizi (in termini nominali)

Gestione del traffico aereo										
Comunicazione										
Navigazione										
Sorveglianza										
Ricerca e salvataggio										
Informazioni aeronautiche										
Servizi meteorologici										
Spese di supervisione										
Altre spese a carico dello Stato										
Spese totali										
Totale % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										

Informazioni complementari sul costo del capitale e sul costo di progetti comuni (in termini nominali)

Media delle attività										
Valore contabile netto delle immobilizzazioni										
Adegamenti alle attività complessive										
Valore medio delle attività										
Totale delle attività										
Costo del capitale %										
Costo del capitale prima delle tasse %										
Rendimento sul capitale %										
Interesse medio sui debiti %										
Costo dei progetti comuni										
Progetto comune 1										

Informazioni complementari sull'inflazione e sui costi totali in termini reali

Inflazione % ⁽¹⁾										
Costi totali in termini reali ⁽²⁾										
Totale % n/n-1										

Detrazione delle spese relative ai voli VFR esentati (in termini nominali)

Spese totali										
Spese per i voli VFR esentati										
Spese totali al netto delle detrazioni ⁽³⁾										

Voci relative a spese e attivi in '000 000 valuta nazionale - Unità di servizio in '000 000

⁽¹⁾ Previsioni sull'inflazione utilizzate per stabilire i costi determinati in termini nominali - Tasso reale di inflazione registrato da EUROSTAT⁽²⁾ Costi determinati (piano di prestazione) in termini reali - spese effettive in termini reali⁽³⁾ Costi determinati (dopo detrazione dei costi VFR) riportati nell'allegato II (in termini nominali)

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono inoltre almeno le seguenti informazioni:

- descrizione della metodologia utilizzata per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea basata sull'elenco di strutture e servizi elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc 7754) e descrizione della metodologia utilizzata per ripartire tali costi tra le varie zone di tariffazione;
- descrizione e spiegazione del metodo adottato per calcolare le spese di ammortamento: costo storico o costo corrente. Quando si adotta la contabilità basata sul costo corrente, vanno forniti dati confrontabili sui costi storici;
- giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti, degli eventuali adeguamenti alle attività complessive e del rendimento sul capitale;
- descrizione dei costi determinati totali per ciascun aeroporto soggetto alle disposizioni del regolamento per ogni zona di tariffazione terminale; per aeroporti con meno di 20 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno calcolati come media dei tre anni precedenti, le spese possono essere presentate in formato aggregato;
- per ciascun aeroporto regolamentato definizione dei criteri utilizzati per ripartire i costi tra servizi di rotta e servizi di terminale;
- ripartizione dei costi meteorologici tra costi diretti e "spese sostenute direttamente per MET" (MET core costs), definite come le spese a sostegno di strutture e servizi meteorologici che rispondono anche alle esigenze meteorologiche in generale. Tali strutture e servizi comprendono analisi e previsioni generali, reti di osservazione in superficie e nell'atmosfera, sistemi di comunicazione meteorologica, centri di elaborazione dati e sostegno alla ricerca di base, alla formazione e all'amministrazione;
- descrizione della metodologia utilizzata per imputare le spese MET complessive e le spese sostenute direttamente per MET all'aviazione civile e ripartirle tra le varie zone di tariffazione.
- come richiesto al punto 1, 18 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento, descrizione delle previsioni indicate in materia di costi e traffico;
- per ogni anno del periodo di riferimento, descrizione delle spese effettive comunicate e loro differenza rispetto ai costi determinati.»

3) All'allegato III, il punto 1.2 è sostituito dal seguente:

«1.2 Informazioni supplementari

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono inoltre almeno le seguenti informazioni:

- descrizione dei criteri utilizzati per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea basata sull'elenco di strutture e servizi elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc 7754);
- descrizione e illustrazione delle differenze tra cifre pianificate e cifre effettive di natura non riservata per l'anno (n-1);
- descrizione e illustrazione delle spese e degli investimenti di natura non riservata previsti per un periodo quinquennale in relazione al traffico previsto;
- descrizione e spiegazione del metodo adottato per calcolare le spese di ammortamento: costo storico o costo corrente;
- giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti, degli eventuali adeguamenti alle attività complessive e del rendimento sul capitale.»

4) L'allegato IV è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO IV

Calcolo delle unità di servizio e dei coefficienti unitari di rotta

1. Calcolo delle unità di servizio di rotta
 - 1.1 L'unità di servizio di rotta è calcolata moltiplicando il fattore "distanza" per il fattore "peso" dell'aeromobile interessato.
 - 1.2 Il fattore "distanza" è ottenuto dividendo per cento il numero di chilometri volati sulla distanza ortodromica tra il punto di ingresso e il punto di uscita della zona di tariffazione, in base al più recente piano di volo presentato dall'aeromobile interessato ai fini del flusso di traffico aereo.
 - 1.3 Se il punto di uscita e quello di ingresso di un volo sono identici in una zona di tariffazione, il fattore "distanza" è pari alla distanza ortodromica tra questi punti e il punto più distante del piano di volo moltiplicata per due.
 - 1.4 La distanza da prendere in considerazione è ridotta di 20 chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio nel territorio di uno Stato membro.
 - 1.5 Il fattore "peso", espresso da una cifra a due decimali, è pari alla radice quadrata del quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche nel peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, quale riportato nel certificato di navigabilità o in qualsiasi altro documento fornito dall'operatore dell'aeromobile. Ove tale peso non sia noto, si utilizza il peso dell'aeromobile più pesante dello stesso tipo di cui si conosca l'esistenza. Quando un aeromobile ha più di un peso massimo al decollo certificato, si utilizza quello più elevato. Quando un operatore di aeromobili utilizza due o più aeromobili che sono versioni differenti dello stesso tipo, si utilizza per ogni aeromobile di quel tipo la media del peso massimo al decollo di tutti i suoi aeromobili di quel tipo. Il calcolo del fattore "peso" per tipo di aeromobile e per operatore è effettuato almeno una volta all'anno.
2. Calcolo dei coefficienti unitari di rotta
 - 2.1 I coefficienti unitari di rotta sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
 - 2.2 Il calcolo si effettua dividendo il totale previsto delle unità di servizio di rotta relative all'anno di cui trattasi per la somma algebrica dei seguenti elementi:
 - i) i costi determinati per l'anno di cui trattasi;
 - ii) l'applicazione della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1;
 - iii) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 11 bis, paragrafi da 2 a 7;
 - iv) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 8;
 - v) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 12, paragrafo 2;
 - vi) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 incluso;
 - vii) la detrazione dei costi dei voli VFR di cui all'articolo 7, paragrafo 4.»
- 5) L'allegato V è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO V

Calcolo delle unità di servizi e dei coefficienti unitari terminali

1. Calcolo delle unità di servizi di terminale
 - 1.1 L'unità di servizi di terminale è pari al fattore "peso" dell'aeromobile interessato.
 - 1.2 Il fattore "peso", espresso da una cifra a due decimali, è il quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche del più elevato peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, di cui all'allegato IV, punto 1,5, ed elevandolo a 0,7. Per un periodo transitorio di cinque anni successivo al calcolo del primo coefficiente unitario di terminale a norma del presente regolamento, tuttavia, tale esponente è compreso tra 0,5 e 0,9.
2. Calcolo dei coefficienti unitari di terminale
 - 2.1 I coefficienti unitari di terminale sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
 - 2.2 Il calcolo si effettua dividendo il totale previsto delle unità di servizi di terminale per l'anno di riferimento per la somma algebrica dei seguenti elementi:
 - i) i costi determinati per l'anno di cui trattasi;
 - ii) l'applicazione della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1;
 - iii) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 11 bis, paragrafi da 2 a 7;
 - iv) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 8;
 - v) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 12, paragrafo 2;
 - vi) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno precedente l'applicazione del presente regolamento alle tariffe di terminale;
 - vii) la detrazione dei costi dei voli VFR di cui all'articolo 7, paragrafo 4.»
- 6) L'allegato VI è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO VI

Meccanismo di tariffazione

1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE

Gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona di tariffazione sotto la loro responsabilità e per ciascun periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona di tariffazione sotto la loro responsabilità.

Quando una zona di tariffazione si estende nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione degli accordi di cui all'articolo 4, paragrafo 4.

Tabella 2 - Calcolo del coefficiente unitario

Nome della zona di tariffazione Nome dell'ente	Periodo di riferimento: N - (N+4)				
Calcolo del coefficiente unitario	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Costi determinati in termini nominali e variazione dovuta all'inflazione</p> <p>Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (riportati dall'allegato II) Tasso di inflazione effettivo registrato da EUROSTAT - Allegato II Tasso d'inflazione previsto - Allegato II Variazione dovuta all'inflazione - Articolo 6, par. 1: anno n importo da riportare</p> <p>2. Unità di servizio complessive previste e effettive</p> <p>Unità di servizio complessive previste (piano di prestazione) Unità di servizio complessive effettive Unità di servizio complessive effettive / previste (in %)</p> <p>3. Costi soggetti alla ripartizione del rischio di traffico (FSNA)</p> <p>Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (riportati dall'allegato II) Variazione dovuta all'inflazione - Articolo 6, par. 1: importo riportato all'anno n Traffico - Articolo 11 bis, par. 2: importi riportati all'anno n Ripartizione del rischio di traffico - Articolo 11 bis, parr. da 2 a 7: entrate suppl. riportate all'anno n Ripartizione del rischio di traffico - Articolo 11 bis, parr. da 2 a 7: mancate entrate riportate all'anno n Costi non controllabili - Articolo 11 bis, par. 8, c) : importi riportati all'anno n Bonus o penali in relazione alle prestazioni - Articolo 12, par. 2. Recuperi: attivi(-) o passivi (+) (1) :importi riportati all'anno n Totale per il calcolo del coefficiente unitario dell'anno n</p> <p>Ripartizione del rischio di traffico - Articolo 11 bis, parr. da 2 a 7: entrate suppl. riportate all'anno n Ripartizione del rischio di traffico - Articolo 11 bis, parr. da 2 a 7: mancate entrate riportate all'anno n</p> <p>Parametri per la ripartizione del rischio di traffico</p> <p>% entrate supplementari restituite agli utenti nell'anno n+2 - Articolo 11 bis, par. 4, 1° comma % mancate entrate a carico degli utenti dello spazio aereo - Articolo 11 bis, par. 4, 2° comma</p> <p>4. Costi non soggetti alla ripartizione del rischio di traffico - Articolo 11 bis, par. 2</p> <p>Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (riportati dall'allegato II) Variazione dovuta all'inflazione - Articolo 6, par. 1: importo riportato all'anno n Traffico - Articolo 11 bis, par. 2: importi riportati all'anno n Costi non controllabili - Articolo 11 bis, par. 8, c) : importi riportati all'anno n Recuperi: attivi(-) o passivi (+) (1) :importi riportati all'anno n Totale per il calcolo del coefficiente unitario dell'anno n</p> <p>5. Altre entrate - coefficiente unitario applicato (in valuta nazionale)</p> <p>Entrate da altre fonti - Articolo 3 Totale complessivo per il calcolo del coefficiente unitario dell'anno n</p> <p>Coefficiente unitario per l'anno n (in valuta nazionale) Componente FSNA del coefficiente unitario Componente MET del coefficiente unitario Componente ANV del coefficiente unitario</p> <p>Coefficiente unitario per l'anno n che sarebbe stato applicato in assenza di altre entrate</p>					

Costi, entrate e altri importi in '000 000 valuta nazionale - Unità di servizio in '000 000

(1) Allegati IV-V 2. (vi) - Recuperi (attivi/passivi) nell'anno di entrata in vigore del regolamento

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri, inoltre, raccolgono e forniscono almeno le seguenti informazioni:

- descrizione e giustificazione alla base dell'istituzione di differenti zone di tariffazione, in particolare per quanto riguarda le zone di tariffazione di terminale e le potenziali sovvenzioni trasversali tra aeroporti;
 - descrizione e spiegazione del calcolo delle unità di servizio tariffabili previste;
 - descrizione della politica relativa alle esenzioni e descrizione degli strumenti finanziari utilizzati per coprire i costi correlati;
 - descrizione dei riporti di attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 per le tariffe di rotta e fino all'anno precedente l'applicazione del presente regolamento per le tariffe di terminale;
 - descrizione dei passivi di recuperi riportati conformemente all'articolo 11 bis, paragrafo 4, secondo comma;
 - descrizione per fattori degli importi riportati dal precedente periodo di riferimento conformemente all'articolo 11 bis, paragrafo 8, lettera c);
 - descrizione di altre entrate, se del caso;
 - descrizione della formula utilizzata per calcolare le tariffe di terminale;
 - descrizione e spiegazione degli incentivi praticati agli utenti dei servizi di navigazione aerea.»
-