

**REGOLAMENTO (CE) N. 1794/2006 DELLA COMMISSIONE****del 6 dicembre 2006****che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità 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») <sup>(1)</sup>, 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») <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione è tenuta a stabilire un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea nella Comunità. Un regolamento è lo strumento legislativo più idoneo a tale scopo, al fine di garantire un'applicazione uniforme del sistema di tariffazione comune all'interno del cielo unico europeo.
- (2) A norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento quadro, Eurocontrol ha ricevuto il mandato di assistere la Commissione nell'elaborazione di norme di attuazione relative a un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea. Il presente regolamento è basato sulla relazione del 29 ottobre 2004, concernente detto mandato.
- (3) 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. Questo sistema deve concorrere a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo. Il sistema deve anche promuovere la fornitura sicura, efficiente ed efficace dei servizi di navigazione aerea agli utenti di questi servizi che finanziano il sistema e incentivare la fornitura di servizi integrati.
- (4) In conformità con l'obiettivo generale di migliorare l'efficienza dei costi dei servizi di navigazione aerea, il sistema di tariffazione deve promuovere una maggiore efficienza economica ed operativa.
- (5) Per consentire ai passeggeri di accedere alla rete del trasporto aereo, in particolare agli aeroporti di piccole e

medie dimensioni, ma anche a quelli più grandi, a costi accettabili per l'utenza, gli Stati membri devono essere in grado di applicare un coefficiente unitario identico per le tariffe dei servizi di terminale in tutti gli aeroporti serviti dallo stesso fornitore di servizi di navigazione aerea, o, secondo i casi, in vari gruppi di questi aeroporti, in modo da garantire la copertura dei costi totali dei servizi di terminale.

- (6) Il sistema di tariffazione comune deve essere compatibile con l'articolo 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944.
- (7) Dato che la maggioranza degli Stati membri ha sottoscritto l'accordo multilaterale Eurocontrol relativo ai canoni di rotta del 12 febbraio 1981 e dato che la Comunità ha firmato il protocollo di adesione alla convenzione rivista Eurocontrol, le norme stabilite dal presente regolamento devono essere compatibili con il sistema Eurocontrol per le tariffe di rotta.
- (8) Il sistema di tariffazione deve permettere l'utilizzo ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi del traffico aereo, in particolare all'interno dei blocchi funzionali di spazio aereo creati a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») <sup>(3)</sup>.
- (9) In base alla dichiarazione allegata al regolamento sullo spazio aereo <sup>(4)</sup>, la Commissione preparerà, entro il 2008, una relazione sull'esperienza acquisita nella creazione di blocchi funzionali di spazio aereo. In tale occasione la Commissione valuterà le difficoltà che possono insorgere dal mantenimento di coefficienti unitari distinti all'interno di un unico blocco funzionale di spazio aereo.
- (10) È necessario fissare l'obbligo di mettere a disposizione, in tempo utile, informazioni complete e trasparenti sulla base dei costi ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e alle autorità competenti.
- (11) È opportuno che il livello delle tariffe imposte, in particolare sugli aeromobili leggeri, non scoraggi l'utilizzo di strutture e servizi necessari per la sicurezza o l'introduzione di nuove tecniche e procedure.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

<sup>(4)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 25.

- (12) È opportuno che la formula per il calcolo delle tariffe per i servizi di navigazione aerea di terminale rifletta la differente natura di tali servizi rispetto ai servizi di navigazione aerea di rotta.
- (13) È opportuno che gli Stati membri possano fissare i coefficienti unitari collettivamente, in particolare quando le zone di tariffazione si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri oppure quando questi fanno parte di un sistema comune per le tariffe di rotta.
- (14) Per migliorare l'efficienza del sistema di tariffazione e ridurre gli oneri amministrativi e contabili è opportuno che gli Stati membri riscuotano le tariffe di rotta collettivamente all'interno di un sistema comune per le tariffe di rotta attraverso una tariffa unica per volo.
- (15) È importante rafforzare gli strumenti normativi necessari per assicurare che gli utenti dei servizi di navigazione aerea paghino le tariffe di navigazione aerea in modo tempestivo e per intero.
- (16) Le tariffe da imporre agli utenti dello spazio aereo, devono essere stabiliti in modo equo e trasparente, previa consultazione degli stessi utenti. Esse devono essere riviste periodicamente.
- (17) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

a condizione che ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento ai fornitori di servizi di navigazione aerea che hanno ricevuto l'autorizzazione a fornire servizi di navigazione aerea senza essere in possesso della certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento sulla fornitura di servizi.

5. 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 all'anno, indipendentemente dal peso massimo al decollo e dal numero di posti, i movimenti risultando dalla media della somma dei decolli e degli atterraggi nei tre anni precedenti.

Gli Stati membri informano la Commissione delle decisioni prese in proposito. La Commissione pubblica periodicamente un elenco aggiornato degli aeroporti esentati.

6. Fatta salva l'applicazione dei principi di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento sulla fornitura di servizi, gli Stati membri possono decidere di non calcolare le tariffe di terminale come stabilito all'articolo 11 del presente regolamento e di non fissare coefficienti unitari per i terminali come stabilito all'articolo 13 dello stesso, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea forniti presso aeroporti con meno di 150 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno, indipendentemente dal peso massimo al decollo e dal numero di posti, i movimenti risultando dalla media della somma dei decolli e degli atterraggi nei tre anni precedenti.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento 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.

2. Il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004 (regolamento sulla fornitura di servizi) e dai fornitori di servizi meteorologici, se designati a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, di detto regolamento per il traffico aereo generale all'interno delle regioni EUR e AFI dell'ICAO nelle quali gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea.

3. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti allo spazio aereo di loro responsabilità all'interno di altre regioni dell'ICAO,

Prima di adottare una siffatta decisione, gli Stati membri valutano in che misura sono realizzate le condizioni di cui all'allegato I, anche consultandosi con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

La valutazione finale e la decisione degli Stati membri sono pubblicate e comunicate alla Commissione, con una motivazione completa delle conclusioni degli Stati membri, compreso l'esito della consultazione degli utenti.

#### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento quadro.

Valgono, inoltre, le seguenti definizioni. Si intende per:

- a) «utente di servizi di navigazione aerea»: l'operatore dell'aeromobile nel momento in cui è effettuato il volo, ovvero, se l'identità dell'operatore è sconosciuta, il proprietario dell'aeromobile, salvo che questi non dimostri quale altra persona lo fosse al momento;

- b) «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: ogni persona o soggetto giuridico che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti dei servizi di navigazione aerea;
- c) «IFR»: le regole del volo strumentale, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 (decima edizione — luglio 2005);
- d) «VFR»: le regole del volo a vista, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 (decima edizione — luglio 2005);
- e) «zona di tariffazione di rotta»: un volume di spazio aereo per il quale sono fissati una base di calcolo delle tariffe unica e un unico coefficiente unitario;
- f) «zona di tariffazione di terminale»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti per i quali sono fissati una base di calcolo delle tariffe unica e un unico coefficiente unitario;
- g) «trasporto aereo commerciale»: qualsiasi operazione di un aeromobile che comporti il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuata dietro compenso o mediante noleggino.

#### Articolo 3

##### Principi del sistema di tariffazione

1. Il sistema di tariffazione riflette i costi sostenuti direttamente o indirettamente per la fornitura di servizi di navigazione aerea.
2. I costi dei servizi in rotta sono finanziati per mezzo di tariffe di rotta applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea.
3. I costi dei servizi di terminale sono finanziati per mezzo di tariffe di terminale applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea o per mezzo di altri ricavi, comprese le sovvenzioni trasversali conformi al diritto comunitario.
4. I paragrafi 2 e 3 si applicano fatto salvo il finanziamento delle esenzioni di determinati utenti dei servizi di navigazione aerea per mezzo di altre fonti di finanziamento a norma dell'articolo 9 del presente regolamento.
5. Il sistema di tariffazione garantisce la trasparenza e la consultazione circa le basi di calcolo delle tariffe e la ripartizione dei costi tra i vari servizi.

#### Articolo 4

##### Fissazione di zone di tariffazione

1. Gli Stati membri fissano zone di tariffazione all'interno dello spazio aereo che ricade sotto la loro responsabilità nelle quali sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti dello spazio aereo.

2. Le zone di tariffazione sono definite in modo coerente con le operazioni e i servizi di controllo del traffico aereo, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

3. Una zona di tariffazione di rotta si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore, fatta salva la facoltà di ciascuno Stato membro di istituire una zona specifica per un'area terminale complessa, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

4. Se le zone di tariffazione si estendono sullo spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati stipulano gli accordi appropriati per assicurare la coerenza e l'uniformità di applicazione del presente regolamento allo spazio aereo interessato. Essi comunicano alla Commissione e a Eurocontrol gli accordi suddetti.

#### CAPO II

##### COSTI DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

#### Articolo 5

##### Servizi, strutture e attività ammissibili

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 4, fissano le spese sostenute per fornire i servizi di navigazione aerea in relazione alle strutture e ai servizi previsti e attuati ai sensi del piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea, nelle zone di tariffazione che ricadono sotto la loro responsabilità.

Tali costi comprendono le spese amministrative generali, le spese per la formazione, le spese per gli studi, le verifiche e prove nonché le spese per la ricerca e sviluppo collegata a questi servizi.

2. Gli Stati membri possono fissare le spese che seguono, 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 dalle organizzazioni riconosciute di cui all'articolo 3 del regolamento sulla fornitura di servizi;
- c) le spese derivanti dagli accordi internazionali.

3. Fatte salve altre fonti di finanziamento, le spese per progetti destinati ad assistere categorie specifiche di utenti dello spazio aereo o fornitori di servizi di navigazione aerea, al fine di migliorare le infrastrutture collettive per la navigazione aerea, la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'utilizzo dello spazio aereo sono ammissibili secondo le modalità fissate con strumenti separati che dovranno essere adottati dal legislatore comunitario su proposta della Commissione.

## Articolo 6

### Calcolo dei costi

1. Il costo dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili di cui all'articolo 5 è fissato in modo che sia coerente con la contabilità di cui all'articolo 12 del regolamento sulla fornitura di servizi per il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre. Gli effetti non ricorrenti derivanti dall'introduzione di principi contabili internazionali, tuttavia, possono essere rateizzati su un periodo non superiore a 15 anni.

2. I costi di cui al paragrafo 1 sono ripartiti in spese per il personale, altri costi operativi, spese di ammortamento, costo del capitale e spese eccezionali, compresi gli oneri fiscali non recuperabili e i dazi doganali versati e tutti gli altri costi correlati.

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.

Altri costi operativi comprendono le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi utilizzati per la fornitura di servizi di navigazione aerea. In particolare includono i servizi esternalizzati, come le comunicazioni, il personale esterno, come i consulenti, i materiali, l'energia, i servizi pubblici, l'affitto di immobili, le attrezzature e installazioni, la manutenzione, le spese di assicurazione e di viaggio. Quando acquista altri servizi di navigazione aerea, il fornitore di servizi riporta la spesa effettiva sostenuta per tali servizi negli altri costi operativi.

Le spese di ammortamento si riferiscono ai beni immobili complessivi utilizzati per la fornitura di servizi di navigazione aerea. I beni immobili sono ammortizzati, in base alla loro vita operativa prevista, utilizzando il metodo a quote costanti applicato al costo storico dei beni ammortizzati. Quando i beni appartengono a un fornitore di servizi di navigazione aerea soggetto al sistema di incentivi di cui all'articolo 12, paragrafo 2, per il calcolo dell'ammortamento può essere utilizzata la contabilità ai costi correnti, anziché quella basata sui costi storici. Il metodo deve rimanere costante per tutta la durata dell'ammortamento.

Il costo del capitale è pari al prodotto:

- a) della somma della media del valore residuo netto dei beni immobili utilizzati dal fornitore di servizi di navigazione aerea attivi o in costruzione e del valore medio degli attivi circolanti 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.

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

3. 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 tiene conto del rischio finanziario del fornitore di servizi di navigazione aerea, sulla base del tasso delle obbligazioni di Stato. Quando il fornitore di servizi di navigazione aerea è soggetto al meccanismo di incentivi di cui all'articolo 12, paragrafo 2, può essere aggiunto un premio supplementare per tenere adeguatamente conto del rischio finanziario specifico assunto dal fornitore in questione.

Quando i beni non appartengono al fornitore di servizi di navigazione aerea, ma sono inclusi nel calcolo del costo del capitale, gli Stati membri si accertano che il costo di tali beni non sia recuperato due volte.

## Articolo 7

### Ripartizione dei costi

1. I costi dei servizi, delle strutture e delle attività ai sensi dell'articolo 5 sono ripartiti in modo trasparente tra le zone di tariffazione per le quali sono stati sostenuti.

Quando riguardano più zone di tariffazione, i costi sono ripartiti in modo proporzionale sulla base di una metodologia trasparente, come prescritto dall'articolo 8.

2. I costi dei servizi di terminale sono relativi ai seguenti servizi:

- a) servizi di controllo dell'aerodromo, servizi di informazione sui voli in aerodromo, compresi i servizi di consulenza sul traffico aereo e i servizi di allarme;
- b) servizi di traffico aereo per l'avvicinamento e per la partenza di aeromobili entro una determinata distanza da un aeroporto sulla base delle esigenze operative;
- c) un'attribuzione adeguata di tutti gli altri componenti dei servizi di navigazione aerea, che rifletta una ripartizione proporzionata tra servizi in rotta e servizi di terminale.

3. Il costo dei servizi in rotta è relativo ai costi di cui al paragrafo 1, ad esclusione dei costi di cui al paragrafo 2.

4. Se sono concesse esenzioni per voli VFR a norma dell'articolo 9, il fornitore di servizi di navigazione aerea individua separatamente i costi dei servizi di navigazione aerea forniti ai voli VFR e i costi dei servizi forniti ai voli IFR. Questi costi possono essere stabiliti attraverso un metodo basato sul costo marginale che tenga conto dei vantaggi derivanti ai voli IFR dai servizi forniti ai voli VFR.

### Articolo 8

#### Trasparenza della base di calcolo delle tariffe

1. Fatto salvo l'articolo 18 del regolamento sulla fornitura di servizi, gli Stati membri o i fornitori di servizi di navigazione aerea organizzano uno scambio d'informazioni sulle basi di calcolo delle tariffe, sugli investimenti previsti e sul traffico preventivato con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, se questi ultimi lo richiedono. In seguito, essi rendono disponibili, in modo trasparente, i loro costi rispettivi fissati in conformità dell'articolo 5 per i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, la Commissione e, se del caso, Eurocontrol, almeno una volta all'anno.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono basate sulle tabelle e dettagliate modalità fissate nell'allegato II, ovvero nell'allegato III, parte 1, qualora uno Stato membro abbia preso la decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 6 o abbia indicato alla Commissione di esaminare la possibilità di prenderla.

### CAPO III

#### FINANZIAMENTO DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA MEDIANTE LE TARIFFE DI NAVIGAZIONE AEREA

### Articolo 9

#### Esenzione dalle tariffe di navigazione aerea

1. Gli Stati membri esonerano dalle tariffe di rotta:

- a) i voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo al decollo autorizzato è inferiore a due tonnellate metriche;
- b) i voli misti VFR/IFR nelle zone di tariffazione nelle quali sono effettuati esclusivamente in VFR e dove non è riscossa alcuna tariffa per i voli VFR;
- 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 situazione deve essere debitamente comprovata dall'indicatore di stato nel piano di volo;
- d) i voli di ricerca e soccorso autorizzati dall'organismo competente.

2. Gli Stati membri possono esonerare dalle tariffe di rotta:

- a) i voli militari effettuati dagli aeromobili militari di qualsiasi paese;
- b) i voli di addestramento effettuati esclusivamente al fine del conseguimento di una licenza o di un'abilitazione nel caso

del personale navigante di condotta e ove ciò sia debitamente comprovato dall'indicatore di stato nel piano di volo; i voli devono essere effettuati esclusivamente all'interno dello spazio aereo dello Stato membro interessato; i voli non devono servire al trasporto di passeggeri o merci, né per il posizionamento o il trasporto dell'aeromobile;

- c) i voli effettuati esclusivamente al fine di verificare o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo per la navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dagli aeromobili interessati;
- d) i voli che terminano presso l'aeroporto dal quale l'aeromobile era decollato e durante i quali non è stato effettuato alcun atterraggio intermedio;
- e) i voli VFR;
- f) i voli a fini umanitari autorizzati dall'organismo competente;
- g) i voli effettuati dai servizi doganali e di polizia.

3. Gli Stati membri possono esonerare dal pagamento delle tariffe di terminale i voli di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. I costi sostenuti per i voli esonerati non sono presi in considerazione ai fini del calcolo dei coefficienti unitari.

Tali costi si compongono dei seguenti elementi:

- a) il costo dei voli VFR esonerati di cui all'articolo 7, paragrafo 4; e
- b) i costi dei voli IFR esonerati, da calcolarsi come il prodotto dei costi sostenuti per i voli IFR moltiplicati per la percentuale delle unità di servizio esonerate rispetto al numero totale di unità di servizio; i costi sostenuti per i voli IFR sono pari ai costi totali meno il costo dei voli VFR.

Gli Stati membri garantiscono che i fornitori di servizi di navigazione aerea siano rimborsati per i servizi forniti a voli esonerati.

### Articolo 10

#### Calcolo delle tariffe di rotta

1. 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. Fatta salva l'attuazione da parte di uno Stato membro di un sistema di incentivi rivolto ai fornitori di servizi di navigazione aerea, conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, il coefficiente unitario nella zona di tariffazione di rotta è calcolato dividendo il costo previsto dei servizi di navigazione aerea per il numero previsto di unità di servizi di rotta a pagamento per l'anno di riferimento. I costi previsti comprendono la differenza a saldo derivante dalle maggiori o minori riscossioni degli anni precedenti.

3. Le unità di servizio di rotta sono calcolate conformemente all'allegato IV.

#### Articolo 11

##### Calcolo delle tariffe di terminale

1. Fatta salva la possibilità prevista dall'articolo 3, di finanziare i servizi di navigazione aerea terminali per mezzo di altre fonti, la tariffa di terminale per un volo specifico in una zona di tariffazione terminale specifica è pari al prodotto del coefficiente unitario fissato per tale zona di tariffazione terminale e delle unità di servizi terminali per il volo in questione.

2. Fatta salva l'attuazione da parte di uno Stato membro di un sistema di incentivi rivolto ai fornitori di servizi di navigazione aerea, conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, il coefficiente unitario nella zona di tariffazione terminale è calcolato dividendo il costo previsto dei servizi di navigazione aerea per il numero previsto di unità di servizio di terminale fatturabili per l'anno di riferimento. I costi previsti comprendono la differenza a saldo derivante dalle maggiori o minori riscossioni degli anni precedenti.

3. Le unità di servizi terminali sono calcolate conformemente all'allegato V.

#### Articolo 12

##### Incentivi

1. Gli Stati membri possono fissare o approvare sistemi di incentivi, applicati in modo non discriminatorio e trasparente, 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. Quando decide di applicare un sistema d'incentivi ai fornitori di servizi di navigazione aerea, uno Stato membro fissa preventivamente, a seguito della consultazione di cui all'articolo 15, le condizioni per determinare il livello massimo del coefficiente unitario o dei ricavi per ogni anno su un periodo non superiore a cinque anni. Tali condizioni sono fissate con riferimento al livello previsto dei costi, compreso il costo del capitale, nel corso di tale periodo e possono anche fissare modulazioni finanziarie, al di sopra o al di sotto dei costi previsti, in funzione di particolari aspetti delle prestazioni del fornitore di

servizi di navigazione aerea quali: efficienza, qualità del servizio, realizzazione di progetti specifici, raggiungimento di tappe importanti o di competenze, oppure di un livello di cooperazione con altri fornitori di servizi di navigazione aerea per tenere conto degli effetti di rete.

3. Quando decide di applicare un sistema d'incentivi, agli utenti dei servizi di navigazione aerea, uno Stato membro modula, a seguito della consultazione di cui all'articolo 15, le tariffe che questi devono pagare per tenere conto delle attività realizzate da tali utenti per ottimizzare l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea, ridurre i costi complessivi di tali servizi e accrescere la loro efficienza, in particolare degli sforzi per diminuire le tariffe legate alle apparecchiature di bordo che accrescono le capacità o per compensare i disagi derivanti dalla scelta di rotte meno affollate.

Questi sistemi di incentivi sono limitati nel tempo, negli importi e nell'ambito di applicazione. I risparmi stimati derivanti dai miglioramenti di efficienza a livello operativo devono almeno compensare il costo degli incentivi entro tempi ragionevoli. Tali sistemi sono soggetti a un riesame periodico con la partecipazione di rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

4. Gli Stati membri che hanno istituito o autorizzato sistemi d'incentivi sorvegliano la corretta applicazione di tali sistemi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### Articolo 13

##### Fissazione di coefficienti unitari per le zone di tariffazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché i coefficienti unitari siano fissati ogni anno per ogni zona di tariffazione su base annuale. Possono inoltre essere fissati preventivamente tassi unitari per ogni anno per un periodo non superiore a cinque anni.

2. In caso di cambiamenti rilevanti e inattesi del traffico o dei costi, i coefficienti unitari possono essere modificati nel corso dell'anno.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione e ad Eurocontrol, se del caso, i coefficienti unitari fissati per ciascuna zona di tariffazione.

#### Articolo 14

##### Riscossione delle tariffe

1. Gli Stati membri possono riscuotere le tariffe attraverso una tariffa unica per volo.

2. Gli utenti dei servizi di navigazione aerea pagano senza indugio e per intero tutte le tariffe di navigazione aerea.

3. Gli Stati membri garantiscano che siano applicate misure di esecuzione efficaci. Tali misure possono comprendere il rifiuto di fornire i servizi, il fermo degli aeromobili o altri provvedimenti esecutivi conformi alla legislazione applicabile.

*Articolo 15***Trasparenza del meccanismo di tariffazione**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo siano consultati periodicamente in merito alla politica di tariffazione. A tale fine essi forniscono le informazioni necessarie sul meccanismo di tariffazione da essi utilizzato, come previsto all'allegato VI, oppure quando uno Stato membro ha adottato la decisione di cui all'articolo 1, paragrafo 6, con le informazioni necessarie di cui all'allegato III, parte 2, e organizzano un'audizione di consultazione efficace e trasparente per presentare tali informazioni, nonché le informazioni di cui all'articolo 8, in presenza dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati.

2. Fatto salvo l'articolo 18 del regolamento sulla fornitura di servizi, la documentazione pertinente è messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità di sorveglianza nazionali tre settimane prima dell'audizione di consultazione.

## CAPO IV

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 16***Mezzi di ricorso**

Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni prese in virtù del presente regolamento siano debitamente motivate e possano formare oggetto di riesame o di impugnazione secondo procedure adeguate.

*Articolo 17***Obbligo di agevolare la vigilanza sull'applicazione**

I fornitori di servizi di navigazione aerea agevolano le ispezioni e le inchieste organizzate dalle autorità nazionali di sorveglianza oppure da un organismo riconosciuto che agisce per loro conto,

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

Fatto a Bruxelles, il 6 dicembre 2006.

in particolare per quanto riguarda le ispezioni in loco. Le persone autorizzate da dette autorità o organismi sono abilitate a quanto segue:

- a) esaminare i documenti contabili, i registri, gli inventari e ogni altro documento pertinente per la determinazione delle tariffe di navigazione aerea;
- b) fare copie o estratti di tali documenti;
- c) chiedere chiarimenti a voce sul posto;
- d) accedere ai locali, terreni o mezzi di trasporto pertinenti.

Le ispezioni e inchieste sono effettuate conformemente alle procedure in vigore nello Stato membro in cui hanno luogo.

*Articolo 18***Entrata in vigore**

1. Il presente regolamento entra in vigore il settimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 1° gennaio 2007.

Tuttavia gli Stati membri possono rinviare fino al 1° gennaio 2008 l'applicazione degli articoli 9, 10, 12, 13 e 14 per le tariffe di rotta.

Gli Stati membri possono, inoltre, rinviare l'applicazione dell'articolo 9, e degli articoli da 11 a 15 fino al 1° gennaio 2010, per le tariffe di terminale.

Ove decidano di rinviare l'applicazione, in conformità al secondo e terzo comma, Stati membri ne informano la Commissione.

*Per la Commissione*  
Jacques BARROT  
Vicepresidente

## ALLEGATO I

**VALUTAZIONE DEGLI AEROPORTI CHE RIENTRANO NELLA SFERA DI APPLICAZIONE  
DELL'ARTICOLO 1, PARAGRAFO 6**

Le condizioni da valutare a norma dell'articolo 1, paragrafo 6, sono le seguenti:

1. La misura in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea possono liberamente offrire di fornire o cessare di fornire servizi di navigazione aerea presso gli aeroporti:
  - l'esistenza o meno di eventuali ostacoli economici importanti che potrebbero impedire a un fornitore di servizi di navigazione aerea di fornire o sospendere la fornitura di servizi di navigazione aerea,
  - l'esistenza o meno di eventuali ostacoli giuridici importanti che potrebbero impedire a un fornitore di servizi di navigazione aerea di fornire o sospendere la fornitura di servizi di navigazione aerea,
  - la durata del contratto,
  - l'esistenza di una procedura che consente di trasferire i beni e il personale da un fornitore di servizi di navigazione aerea a un altro.
2. La misura in cui gli aeroporti possono liberamente stabilire chi dovrà fornire servizi di navigazione aerea, compresa la facoltà di «autofornitura»:
  - l'abilità o meno degli aeroporti di passare all'«autofornitura» per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea,
  - l'esistenza o meno di ostacoli giuridici, contrattuali o pratici, alla capacità di un aeroporto di cambiare il proprio fornitore di servizi di navigazione aerea,
  - il ruolo dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo nella procedura di selezione del fornitore di servizi di navigazione aerea.
3. La misura in cui esiste un gruppo di fornitori di servizi di navigazione aerea tra i quali gli aeroporti possono scegliere:
  - l'esistenza o meno di una rigidità strutturale che limita l'effettiva facoltà di scegliere i servizi di navigazione aerea per gli aeroporti,
  - la prova dell'esistenza di fornitori di servizi di navigazione aerea alternativi, compresa la facoltà di «autofornitura» che garantisce agli aeroporti la facoltà di scegliere i servizi di navigazione aerea.
4. La misura in cui gli aeroporti sono soggetti alle pressioni legate ai costi commerciali o alla regolamentazione basata sugli incentivi:
  - se esiste o meno una vera concorrenza tra gli aeroporti per attirare le compagnie aeree,
  - la misura in cui gli aeroporti sopportano i costi legati ai servizi di navigazione aerea,
  - se gli aeroporti operano in un contesto concorrenziale oppure in presenza di incentivi economici finalizzati a imporre un tetto alle tariffe o comunque incentivare la riduzione dei costi.

---



(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

#### Informazioni aggiuntive sul costo del capitale

Capitale d'esercizio medio								
del quale, valore medio cespiti a lungo termine								
Costo del capitale al lordo delle imposte (%)								
Rendimento sul capitale (%)								
Interesse medio sui debiti (%)								

#### 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 delle differenze tra cifre pianificate ed effettive per l'anno (n - 1),
- descrizione e illustrazione spiegazione delle spese quinquennali previste in base al piano aziendale,
- descrizione delle spese sostenute dagli Stati membri («Altre spese a carico dello Stato»),
- 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 storico, fornire dati raffrontabili sui costi storici,
- giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti,
- descrizione del costo per ciascun aeroporto di 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 aeroporto,
- ripartizione dei costi meteorologici tra costi diretti e «spese sostenute direttamente per MET» (*MET core costs*) definite come le spese sostegno di strutture e servizi meteorologici che rispondono anche alle esigenze meteorologiche in generale. Tali strutture e servizi comprendono analisi e previsioni generali, osservazioni con radar e satelliti meteorologici, 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.

## ALLEGATO III

**PRESCRIZIONI DI TRASPARENZA SPECIFICHE PER GLI AEROPORTI CHE RIENTRANO NELLA SFERA DI APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 1, PARAGRAFO 6**

## 1. COSTI DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

1.1. **Tabella di riportazione**

I fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di riportazione che segue per ogni zona di tariffazione sotto la loro responsabilità.

Le cifre sono i valori reali per l'anno (n - 3) fino all'anno (n - 1) e sono i valori previsti dall'anno (n) in avanti. Le spese effettive sono quelle risultanti dal bilancio certificato. Le spese previste sono stabilite conformemente al piano aziendale richiesto per il rilascio del certificato.

Le spese sono espresse nella moneta nazionale.

Tabella 1

**Spese totali**

Organizzazione:

Zona di tariffazione:

Anno 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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

**Ripartizione delle spese in base alla natura**

	(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
Personale									
Altri costi di esercizio									
Ammortamento									
Costo del capitale									
Oneri straordinari									
<b>Spese totali</b>									

1.2. **Informazioni supplementari**

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),
- descrizione e illustrazione delle differenze tra cifre pianificate e cifre effettive non confidenziali 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,
- spiegazione del costo del capitale.

## 2. FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono le informazioni che seguono per ogni zona di tariffazione terminale:

- descrizione delle modalità di finanziamento dei costi dei servizi di navigazione aerea.

## ALLEGATO IV

**CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI DI ROTTA**

1. L'unità di servizi di rotta è calcolata moltiplicando il fattore «distanza» per il fattore «peso» dell'aeromobile interessato.
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 del volume di tariffazione, in base al più recente piano di volo presentato dall'aeromobile interessato ai fini del flusso di traffico aereo.
3. Se il punto di uscita e quello di ingresso di un volo sono identici in un volume di tariffazione, il fattore «distanza» è pari alla distanza ortodromica tra questi punti e il punto più distante del piano di volo.
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.
5. Il fattore «peso», espresso da una cifra comprendente 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.

## ALLEGATO V

**CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI TERMINALI**

1. L'unità di servizi terminali è pari al fattore «peso» dell'aeromobile interessato.
2. Il fattore «peso», espresso da una cifra contenente 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, paragrafo 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. 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 terminale e le potenziali sovvenzioni trasversali tra aeroporti,
  - descrizione e spiegazione del calcolo delle unità di servizio tariffabili previste,
  - descrizione e spiegazione della metodologia utilizzata in relazione al recupero del saldo derivante da un'eccedenza di ricuperi o da mancati ricuperi nel corso degli anni antecedenti,
  - descrizione della politica relativa alle esenzioni e descrizione degli strumenti finanziari utilizzati per coprire i costi correlati,
  - descrizione delle entrate provenienti da altre fonti, se del caso,
  - descrizione e spiegazione degli incentivi applicati ai fornitori di servizi di navigazione aerea e, in particolare, le modalità da applicare nel fissare le condizioni relative al livello dei coefficienti unitari; descrizione e spiegazione degli obiettivi in termini di prestazioni e delle modalità con cui se ne tiene conto nel fissare i coefficienti unitari massimi,
  - descrizione dei piani dei fornitori di servizi di navigazione aerea per rispondere alla domanda prevista e per conseguire gli obiettivi prestazionali,
  - descrizione e spiegazione degli incentivi forniti agli utenti dei servizi di navigazione aerea.
-