

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 391/2013 DELLA COMMISSIONE

del 3 maggio 2013

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 <sup>(1)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento sulla fornitura di servizi») <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 550/2004 obbliga la Commissione a stabilire un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, che ne consenta l'applicazione omogenea nel cielo unico europeo.
- (2) Per attuare l'iniziativa 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 contribuire anche alla fornitura sicura, efficace sotto il profilo dei costi ed efficiente dei servizi di navigazione aerea agli utenti che finanziano il sistema e deve incentivare la fornitura di servizi integrati.
- (3) Il sistema di tariffazione comune deve costituire un elemento fondamentale per il conseguimento degli obiettivi del sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11 del 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 <sup>(3)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento quadro») e dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete <sup>(4)</sup>.
- (4) In conformità all'obiettivo generale di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, il sistema di tariffazione dovrebbe promuovere l'efficienza economica e operativa e istituire sistemi di incentivi che consentano ai fornitori di servizi di navigazione aerea di migliorare la prestazione dei propri servizi, compresa l'applicazione di una ripartizione del rischio di traffico.

- (5) Il sistema di tariffazione comune deve essere compatibile con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta e con l'articolo 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 (la «convenzione di Chicago»).
- (6) Il sistema di tariffazione comune 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, come stabilito dall'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004.
- (7) Il sistema di tariffazione comune deve, come principio essenziale, poter disporre di informazioni complete e trasparenti, basate sui costi, da mettere a disposizione in tempo utile, ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e alle autorità competenti.
- (8) Se si stabilisce di fornire i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o i servizi CNS, MET e AIS a condizioni di mercato, gli Stati membri devono poter decidere, per tali servizi, di non calcolare i costi determinati e le tariffe dei servizi presso i terminali, di non stabilire tassi unitari presso i terminali e/o di non istituire incentivi finanziari.
- (9) Data la natura mutevole delle operazioni aeroportuali, potrebbe essere necessario modificare le zone tariffarie presso i terminali durante un periodo di riferimento.
- (10) L'introduzione di nuove tecnologie e procedure, nonché di modelli aziendali associati, per stimolare la prestazione di servizi integrati deve portare a una significativa riduzione dei costi a vantaggio degli utenti. Per assicurare queste future riduzioni dei costi, i fornitori di servizi di navigazione aerea devono sostenere costi di ristrutturazione per migliorare la propria attività. Tali costi possono essere recuperati, se si dimostra un vantaggio netto per gli utenti.
- (11) I meccanismi di incentivazione che promuovono il miglioramento delle prestazioni devono tener conto di quanto sia auspicabile premiare o penalizzare le prestazioni effettive rispetto ai livelli di prestazione previsti al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni.
- (12) Per accelerare l'applicazione delle tecnologie SESAR, che influiscono sul livello di prestazione della rete ATM europea, devono essere ammissibili per il recupero dei costi attraverso le tariffe applicate agli utenti, gli investimenti nei nuovi sistemi ATM e una approfondita revisione di quelli esistenti, qualora siano coerenti con l'attuazione del piano generale ATM europeo (European ATM Master plan), in particolare attraverso progetti comuni, come specificato nell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004. Inoltre, gli Stati membri devono poter decidere di adeguare le tariffe di navigazione aerea per fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.<sup>(2)</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.<sup>(3)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.<sup>(4)</sup> Cfr. pagina 1.