



Bruxelles, 22 giugno 2021
(OR. en)

9616/21

Fascicoli interistituzionali:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOCUMENTO DI LAVORO

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	ST 9490/21 + COR1-5
n. doc. Comm.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Oggetto:	Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione) – Orientamento generale (3 giugno 2021)

Si trasmette alle delegazioni l'orientamento generale del Consiglio sulla proposta in oggetto e relativi allegati, adottato dal Consiglio nella 3798^a sessione del 3 giugno 2021, che figura nell'appendice I.

2013/0186 (COD)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'attuazione del cielo unico europeo

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio³, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ e il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ hanno subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla loro rifusione.

³ 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») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

⁴ 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») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

⁵ 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») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

- (2) L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del primo pacchetto sul cielo unico europeo, ossia del regolamento (CE) n. 549/2004, del regolamento (CE) n. 550/2004, del regolamento (CE) n. 551/2004 e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, ha creato una solida base giuridica per un sistema di gestione del traffico aereo (ATM) privo di discontinuità, interoperabile e sicuro. L'adozione del secondo pacchetto, ossia del regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, ha ulteriormente rafforzato l'iniziativa del cielo unico europeo introducendo i concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni della rete ATM europea. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, poiché le norme necessarie per l'interoperabilità dei sistemi, dei costituenti e delle procedure ATM sono state incluse in tale regolamento.
- (3) Al fine di tener conto delle modifiche introdotte con il regolamento (UE) 2018/1139, è necessario allineare il contenuto del presente regolamento a quello del regolamento (UE) 2018/1139 e, parallelamente, modificare quest'ultimo.
- (4) Nell'articolo 1 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944, gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio. È nell'ambito di detta sovranità che gli Stati membri dell'Unione esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un'autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.

⁶ Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26).

⁷ Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34).

⁸ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- (4 bis) Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare i diritti e le responsabilità degli Stati membri previsti dalla convenzione di Chicago.
- (5) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficiente, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, ottimizzando l'uso dello spazio aereo e la capacità, contribuendo alla sostenibilità dell'aviazione e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.
- (6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del rafforzamento del livello di sicurezza del traffico aereo e del miglioramento delle prestazioni globali della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che gli Stati membri ribadiscano i principi della «cultura di equità». I pareri e le raccomandazioni del gruppo di esperti sulla dimensione umana del cielo unico europeo⁹ dovrebbero essere analizzati e tenuti in considerazione.
- (7) I miglioramenti delle prestazioni ambientali dell'ATM contribuiscono inoltre al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi, della comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, delle conclusioni del Consiglio sulla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente e dell'agenda digitale europea, in particolare attraverso la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione.
- (7 bis) Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti, che deve poter essere utilizzata in modo flessibile da tutti loro, garantendo equità e trasparenza e tenendo conto nel contempo delle esigenze degli Stati membri in materia di sicurezza e difesa e degli impegni da loro assunti in seno alle organizzazioni internazionali.
- (8) Nel 2004 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo¹⁰, che hanno successivamente ribadito. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile-militare e, se e nella misura in cui è ritenuto necessario da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Cfr. GU L 96 del 31.3.2004, pag. 9.

- (9) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze dell'Unione a norma dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (9 bis) Gli Stati membri, se del caso insieme a paesi terzi, possono istituire blocchi funzionali di spazio aereo al fine di sviluppare una migliore cooperazione e un miglior coordinamento, con l'obiettivo di sostenere le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo e di ridurre l'impatto ambientale.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero designare un'autorità nazionale di vigilanza che assuma le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento. Per assicurare una sorveglianza coerente ed affidabile della fornitura di servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità nazionali di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti. In particolare, il finanziamento di dette autorità dovrebbe garantirne l'indipendenza e consentire loro di operare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbe agire in modo indipendente, in particolare evitando conflitti di interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti. Ciò non dovrebbe impedire a un'autorità nazionale di vigilanza di far parte di un'autorità di regolamentazione responsabile di vari settori regolamentati, se tale autorità di regolamentazione soddisfa i requisiti di indipendenza, o di essere accorpata, per quanto concerne la sua organizzazione, in particolare all'autorità nazionale competente designata a norma del regolamento (UE) 2018/1139 o all'autorità nazionale garante della concorrenza.
- (11)
- (12) Le autorità nazionali di vigilanza hanno un ruolo fondamentale nell'attuazione del cielo unico europeo e dovrebbero pertanto cooperare tra loro ai fini dello scambio di informazioni sul loro lavoro e sui loro principi decisionali, migliori prassi e procedure, nonché in relazione all'applicazione del presente regolamento e per lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una cooperazione rafforzata a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe avvenire regolarmente.
- (13)

- (14) Un fornitore di servizi di navigazione aerea dovrebbe poter offrire servizi nell'Unione a condizioni non discriminatorie laddove sia in possesso di un certificato o di una dichiarazione ai sensi dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139.
- (14 bis) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c, del regolamento (UE) 2018/1139, detto regolamento, compresi gli obblighi di certificazione di cui all'articolo 41, non si applica agli ATM/ANS forniti o messi a disposizione dai militari. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero altresì essere autorizzati a consentire la fornitura di tali servizi di navigazione aerea nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità senza certificato e/o applicazione, in tutto o in parte, del presente regolamento. In questi casi lo Stato membro interessato può in particolare designare i fornitori di servizi militari interessati che forniranno servizi di traffico aereo o servizi meteorologici (MET) conformemente al presente regolamento.
- (14 ter) Il presente regolamento non richiede la certificazione dei segnali forniti dai sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS).
- (15) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo per quanto concerne la fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.
- (16) I servizi di traffico aereo dovrebbero essere forniti su base esclusiva. I fornitori di tali servizi dovrebbero essere soggetti a designazione e a requisiti di interesse pubblico per quanto riguarda in particolare la sicurezza e la difesa nazionali nonché l'ubicazione della loro sede principale di attività e la loro proprietà. A tale proposito si dovrebbe tenere conto del fatto che la fornitura di servizi di traffico aereo quale prevista dal presente regolamento è connessa all'esercizio dei poteri di un'autorità pubblica, che non hanno carattere economico e non sono pertanto soggetti all'applicazione delle regole di concorrenza stabilite nel trattato.
- (16 bis) Gli Stati membri dovrebbero garantire che la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo non sia vietata dalla normativa nazionale a causa, in particolare, del fatto che la sede principale di attività del fornitore di servizi interessato sia ubicata in un altro Stato membro o sia di proprietà di cittadini di quest'ultimo, nel caso in cui l'applicazione di tale normativa nazionale comporti una restrizione ingiustificata della libertà di fornire servizi o della libertà di stabilimento, che è opportuno valutare caso per caso alla luce di tutte le circostanze rilevanti.

- (16 ter) Sulla base della propria analisi delle considerazioni inerenti alla sicurezza, gli Stati membri dovrebbero poter designare su base esclusiva uno o più fornitori di MET per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara.
- (16 quater) La cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea è uno strumento importante ai fini del miglioramento delle prestazioni complessive del sistema ATM europeo ed è opportuno incoraggiarla.
- (17) Sulla base della propria analisi delle considerazioni inerenti alla sicurezza, gli Stati membri possono consentire ai fornitori di servizi di traffico aereo o ai gestori aeroportuali o a un gruppo di gestori aeroportuali di acquistare servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), servizi di informazioni aeronautiche (AIS), servizi di dati sul traffico aereo (ADS), MET, a meno che lo Stato membro interessato abbia designato un unico fornitore di MET, o servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo dell'aerodromo e il controllo di avvicinamento. La possibilità di avvalersi delle procedure di appalto può permettere una maggiore flessibilità e promuovere l'innovazione nei servizi, senza pregiudicare la sicurezza e le esigenze specifiche, incluse quelle delle forze armate, in materia di riservatezza, interoperabilità, resilienza del sistema, accesso ai dati e sicurezza dell'ATM.
- (18) Qualora siano acquistati, i MET o i servizi di traffico aereo per il controllo dell'aerodromo e il controllo di avvicinamento non dovrebbero essere soggetti al sistema di prestazioni di cui al presente regolamento.
- (19)
- (20) Ove applicabile, l'appalto dei servizi di navigazione aerea dovrebbe essere effettuato in conformità alla direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ e alla direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹², salvo altrimenti disposto a norma del presente regolamento, ai principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza nonché alle disposizioni applicabili del trattato, in particolare le norme del trattato in materia di libera prestazione di servizi e libertà di stabilimento.

¹¹ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

¹² Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

- (21) Ai fini della gestione del traffico degli aeromobili senza equipaggio è necessaria la disponibilità di servizi comuni di informazione CIS. Per contenere i costi di tale gestione del traffico, è opportuno che i prezzi dei CIS forniti su base esclusiva siano basati sul costo e su un margine di profitto ragionevole e siano soggetti all'approvazione delle autorità nazionali di vigilanza. Per rendere possibile la fornitura del servizio, è opportuno che ai fornitori di CIS sia garantito l'accesso ai pertinenti dati operativi a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie.
- (21 bis) La disponibilità di dati operativi pertinenti relativi al traffico aereo generale è fondamentale per consentire la fornitura flessibile di servizi di dati sul traffico aereo, su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tali dati dovrebbero pertanto essere messi a disposizione delle pertinenti parti interessate a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie. L'accuratezza delle informazioni, anche sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, e la loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari hanno un impatto diretto sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni, compresa l'efficienza ambientale dei voli. L'accesso tempestivo a informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è essenziale per tutti i soggetti che intendono avvalersi delle strutture dello spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o della modifica dei loro piani di volo.
- (22) I sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero garantire il funzionamento efficiente, sostenibile e continuo del sistema ATM europeo e sono altresì intesi a rendere più efficienti sotto il profilo dei costi i servizi di navigazione aerea forniti a condizioni diverse da quelle di mercato e a promuovere una migliore qualità del servizio. A tal fine dovrebbero prevedere incentivi pertinenti e adeguati. In considerazione di tale obiettivo, il sistema di prestazioni non dovrebbe contemplare servizi acquistati in conformità del presente regolamento. Il sistema di prestazioni dovrebbe contemplare tutti i servizi di navigazione aerea che un fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce o che acquista da altri fornitori di servizi, anche nel caso in cui detto fornitore di servizi fornisca servizi di navigazione aerea e servizi di traffico aereo.
- (22 bis) Può essere designato un organo di valutazione delle prestazioni (PRB) che fornisca consulenza e assistenza alla Commissione e alle autorità nazionali di vigilanza nell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.

(23)

(24)

- (25) Dati gli elementi transfrontalieri e di rete inerenti alla fornitura di servizi di navigazione aerea, le prestazioni di rotta dovrebbero essere valutate rispetto a obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (25 bis) Data la loro conoscenza delle circostanze locali, gli Stati membri e le rispettive autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere incaricati della preparazione e adozione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali. Detti piani dovrebbero basarsi in particolare sui contributi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati per quanto riguarda tutti i servizi di navigazione aerea da essi forniti o acquistati. La Commissione dovrebbe essere incaricata della valutazione di detti piani. Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero inoltre essere incaricate del monitoraggio delle prestazioni dei fornitori di servizi di traffico aereo, come anche dell'imposizione di misure correttive, se del caso.
- (26) I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni dovrebbero contenere gli obiettivi prestazionali di rotta coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione oltre che gli obiettivi prestazionali dei terminal nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi, tenere conto nel contempo delle circostanze locali e delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali e la sicurezza, e d essere conformi a determinati criteri di qualità, in maniera tale da garantire nella misura più ampia possibile l'effettivo conseguimento degli obiettivi definiti.
- (27) Le prestazioni della rete dovrebbero essere soggette a criteri specifici, data la natura peculiare delle funzioni di rete. La rete dovrebbe essere soggetta a obiettivi prestazionali nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.
- (28) Il sistema di tariffazione dovrebbe essere basato sul principio secondo cui gli utenti dello spazio aereo dovrebbero pagare per il costo sostenuto per la fornitura dei servizi forniti a loro o a loro beneficio non coperti in altro modo. I costi relativi al la fornitura di servizi di navigazione aerea sostenuti dalle autorità nazionali degli Stati membri, ivi comprese le autorità nazionali competenti e le autorità nazionali di vigilanza come anche Eurocontrol e il gestore della rete, possono essere inclusi nei costi determinati ammissibili a carico degli utenti dello spazio aereo. Le tariffe dovrebbero promuovere la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi nonché gli obiettivi prestazionali, e dovrebbero sostenere la riduzione del l'impatto ambientale dell'aviazione.

- (29) Agli Stati membri dovrebbe essere consentito definire la modulazione delle tariffe al fine di migliorare le prestazioni ambientali e la qualità del servizio, in particolare mediante un maggiore uso di combustibili alternativi sostenibili, una maggiore capacità e una riduzione dei ritardi, mantenendo al contempo un livello ottimale di sicurezza. La Commissione dovrebbe effettuare uno studio di fattibilità sull'impatto della modulazione delle tariffe sul traffico aereo e sulle parti interessate, oltre che sul contributo apportato da tale modulazione al conseguimento degli obiettivi del cielo unico europeo.
- (30)
- (30 bis) Dovrebbero essere istituiti meccanismi quali la proroga, la sospensione di un periodo di riferimento in corso o l'adattamento degli obiettivi prestazionali nel corso di un periodo di riferimento al fine di far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, laddove si possa osservare una significativa deviazione rispetto alle previsioni di traffico.
- (30 ter) Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE, la Commissione dovrebbe riesaminare la conformità degli Stati membri ai requisiti stabiliti nel quadro dei sistemi di prestazioni e di tariffazione e, se del caso, può emettere un parere sulla conformità o meno a detti requisiti.
- (31) È opportuno prevedere disposizioni in materia di trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea quale mezzo per prevenire le sovvenzioni incrociate e le distorsioni che ne conseguirebbero.
- (32) Le funzioni di rete dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Dovrebbero agevolare l'uso sostenibile, efficiente ed ottimale da un punto di vista ambientale dello spazio aereo e delle risorse limitate, riflettere le esigenze operative per quanto riguarda la realizzazione dell'infrastruttura della rete ATM europea e fornire sostegno in caso di crisi della rete.

- (32 bis) Alcune delle funzioni di rete, quali la gestione del flusso di traffico aereo, devono essere coordinate a livello centrale da un unico organismo a sostegno delle azioni adottate dagli Stati membri e dai pertinenti soggetti operativi. È pertanto opportuno che alcuni dei compiti che contribuiscono all'esecuzione di tali funzioni siano svolti da un gestore della rete, il cui operato dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti operativi interessati. I compiti specifici del gestore della rete dovrebbero essere definiti nel presente regolamento. Il gestore della rete dovrebbe essere nominato dalla Commissione. La Commissione dovrebbe designare Eurocontrol, considerate le ampie competenze di detta organizzazione nel settore dell'aviazione, oppure un altro organismo imparziale e competente affinché svolga detti compiti.
- (33) I soggetti operativi, responsabili dell'attuazione delle funzioni di rete a livello locale e operativo, e gli Stati membri dovrebbero essere pienamente coinvolti nell'attuazione di dette funzioni e nel processo decisionale. Di conseguenza il gestore della rete dovrebbe adottare misure tramite un processo decisionale cooperativo basato in particolare sulla consultazione dei soggetti operativi e degli Stati membri e su dettagliati accordi di lavoro e procedure operative. Nell'ambito di detto processo decisionale cooperativo l'interesse della rete dovrebbe prevalere nella misura del possibile, fatte salve le esigenze in materia di sicurezza e difesa, ed essere tale da consentire, ove possibile, di risolvere i problemi e trovare un consenso. Inoltre, per garantire l'opportuna governance in relazione all'esecuzione delle funzioni di rete, è opportuno istituire un consiglio di gestione della rete che garantisca l'adeguata rappresentazione degli interessi di tutti gli attori coinvolti nell'attuazione di dette funzioni. Fatta salva la consultazione del consiglio di gestione della rete in merito a decisioni normative o strategiche quali l'approvazione del piano strategico della rete, le misure adottate tramite il processo decisionale cooperativo e dal consiglio di gestione della rete dovrebbero avere carattere operativo o tecnico e garantire il funzionamento quotidiano della rete in conformità degli obiettivi del presente regolamento. È opportuno definire chiaramente i poteri decisionali del gestore della rete e del consiglio di gestione della rete come anche l'ambito di applicazione del processo decisionale cooperativo. Gli atti adottati nel quadro delle funzioni di rete dovrebbero, se del caso, essere soggetti a controllo giurisdizionale in conformità delle condizioni stabilite nel trattato.

(34)

- (35)
- (36) La fornitura di informazioni aeronautiche complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile ha un impatto significativo sia in termini di sicurezza sia nell'agevolare l'accesso allo spazio aereo dell'Unione e la possibilità di spostarsi al suo interno. È opportuno agevolare l'accesso a tali dati mediante un'infrastruttura di informazione adeguata.
- (37) L'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione tra gli utenti civili e militari dello spazio aereo, che nella pratica è principalmente basata sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo ed efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO. Al fine di garantire l'applicazione uniforme di tale concetto, è opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione, nei limiti della politica comune dei trasporti e fatte salve le responsabilità degli Stati membri in relazione al loro spazio aereo.
- (38) Il progetto SESAR è inteso a rendere possibile uno sviluppo del trasporto aereo sicuro, efficiente e sostenibile da un punto di vista ambientale modernizzando il sistema ATM europeo e mondiale. È opportuno garantire un coordinamento adeguato tra le fasi del progetto per contribuire alla sua piena efficacia. Il piano generale ATM europeo dovrebbe scaturire dalla fase di definizione di SESAR e dovrebbe contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (39) Scopo del concetto dei progetti comuni dovrebbe essere l'attuazione tempestiva, coordinata e sincronizzata dei cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM europeo che hanno un impatto su tutta la rete. È opportuno incaricare la Commissione di effettuare un'analisi costi/benefici del finanziamento al fine di accelerare la realizzazione del progetto SESAR.
- (40) La conformità ai requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/1139 per i sistemi e i costituenti ATM dovrebbe garantire l'interoperabilità di tali sistemi e costituenti, a vantaggio del cielo unico europeo.
- (41)

- (42) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la designazione del PRB, l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, anche in relazione alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, i criteri e le procedure per la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali dei fornitori di servizi di traffico aereo e del gestore della rete, la valutazione e l'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni, il monitoraggio delle prestazioni, le norme per la fornitura di informazioni su costi e tariffe, il contenuto e la fissazione della base di calcolo delle tariffe e la fissazione di tassi unitari per i servizi di navigazione aerea, i meccanismi di incentivazione e i meccanismi di condivisione dei rischi, le norme sull'esecuzione delle funzioni di rete, la nomina del gestore della rete e i relativi termini e condizioni, come anche i compiti del gestore della rete, le norme sul consiglio di gestione della rete, sul processo decisionale cooperativo e i meccanismi di governance della rete, i requisiti relativi alla disponibilità dei dati operativi, l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, l'istituzione di progetti comuni e i meccanismi di governance a essi applicabili. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³. Nel caso in cui il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non dovrebbe adottare il progetto di atto di esecuzione.
- (43) È opportuno che le organizzazioni sociali e le organizzazioni del personale professionali siano rispettivamente consultate su qualsiasi provvedimento proposto che abbia importanti ripercussioni sociali, tecnologiche, relative alla dimensione umana o alle prestazioni. A livello dell'Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato di dialogo settoriale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione¹⁴, e il gruppo di esperti sulla dimensione umana.
- (44) Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.

¹³ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

¹⁴ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

(44 ter) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di applicare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o difesa. Lascia inoltre impregiudicata la competenza degli Stati membri ad adottare disposizioni relative all'organizzazione delle rispettive forze armate, in virtù della quale gli Stati membri possono adottare misure atte a garantire che le loro forze armate dispongano di uno spazio aereo sufficiente per mantenere un livello di formazione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.

(45)

(46) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'attuazione del cielo unico europeo, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata transnazionale dell'iniziativa, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento del cielo unico europeo al fine di rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare le prestazioni globali della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa, con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente, uno spazio aereo progressivamente più integrato e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati su sicurezza, efficienza, interoperabilità e modernizzazione tecnologica, a beneficio di tutti gli utenti dello spazio aereo, dei cittadini e dell'ambiente.
2. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le prescrizioni degli stessi in materia di ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa di cui all'articolo 44. Il presente regolamento non contempla operazioni e addestramento militari. È assicurato il coordinamento con le autorità militari al fine di individuare e affrontare i potenziali effetti dell'applicazione del presente regolamento sulle attività militari.
3. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 («la convenzione di Chicago»). In questo contesto il presente regolamento, nei settori che disciplina, mira ad assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle norme adottate per la sua attuazione.

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo, nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

1) «servizi di controllo dell'aerodromo»: i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo;

2) «servizio di informazioni aeronautiche»: un servizio, istituito nell'ambito di un'area di copertura definita, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;

2 bis) «Agenzia»: l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea istituita dal regolamento (UE) 2019/1139;

3) «fornitori di servizi di navigazione aerea»: qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che fornisce uno o più servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale;

4) «servizi di navigazione aerea (ANS)»: i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), compresi i servizi che migliorano i segnali emessi dai satelliti appartenenti alle costellazioni base del GNSS ai fini della navigazione aerea, i servizi meteorologici per la navigazione aerea (MET), i servizi di informazioni aeronautiche (AIS) e i servizi di dati sul traffico aereo (ADS);

5) «servizio di controllo del traffico aereo»: un servizio fornito al fine di:

a) prevenire collisioni:

i) tra aeromobili;

- ii) nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli;
 - b) accelerare il flusso di traffico aereo e mantenerlo ordinato;
- 6) «servizi di dati sul traffico aereo»: servizi che consistono nella raccolta, aggregazione e integrazione di dati operativi provenienti dai fornitori di servizi di sorveglianza, dai fornitori di MET, AIS e funzioni di rete e da altri soggetti pertinenti che generano dati operativi, nonché nella fornitura di dati elaborati a fini di controllo del traffico aereo e di gestione del traffico aereo;
- 8) «gestione del flusso di traffico aereo (ATFM)»: una funzione istituita con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo lungo l'intera traiettoria di volo garantendo il massimo utilizzo possibile della capacità di controllo del traffico aereo e la compatibilità del volume di traffico con le capacità dichiarate dai pertinenti fornitori di servizi di traffico aereo;
- 9) «gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso delle funzioni e dei servizi aerei e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo, compresa la progettazione di procedure di volo) richiesti per garantire il movimento sicuro ed efficiente degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;
- 10) «servizi di traffico aereo»: i vari servizi di informazioni di volo, servizi di allarme, servizi consultivi sul traffico aereo e servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, di avvicinamento e dell'aerodromo);
- 11) «blocco di spazio aereo»: uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, che consiste di una o più strutture dello spazio aereo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;
- 12) «gestione dello spazio aereo»: una funzione di pianificazione e monitoraggio con l'obiettivo primario di ottimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;
- 13) «struttura dello spazio aereo»: un volume specifico di spazio aereo definito al fine di garantire l'esercizio sicuro e ottimale della gestione del traffico aereo;

- 14) «utenti dello spazio aereo»: gli operatori degli aeromobili che operano conformemente alle norme sul traffico aereo generale;
- 15) «servizio di allarme»: un servizio di fornitura di informazioni alle pertinenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;
- 16) «servizio di controllo di avvicinamento»: un servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;
- 17) «servizio di controllo di area»: un servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati nelle aree di controllo;
- 18) «valore di riferimento»: un valore stabilito al fine di definire obiettivi prestazionali e stimato utilizzando i costi effettivi o i costi unitari effettivi nell'anno precedente l'inizio del pertinente periodo di riferimento;
- 19) «gruppo di riferimento»: un gruppo di fornitori di servizi di traffico aereo con un contesto economico e operativo analogo;
- 20) «valore di ripartizione»: il valore ottenuto, per un dato fornitore di servizi di traffico aereo, scorpendo un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione in base al livello di uno o più fornitori di servizi di traffico aereo; tale valore funge da riferimento per valutare la coerenza dell'obiettivo prestazionale definito nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione;
- 21) «certificato»: un certificato quale definito all'articolo 3, paragrafo 12, del regolamento (UE) 2018/1139;
- 22) «servizio comune di informazione (CIS)»: un servizio che consiste nella diffusione di dati statici e dinamici per consentire la fornitura di servizi U-space per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio;
- 23) «servizi di comunicazione»: i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo;
- 24) «costituenti»: gli oggetti tangibili come hardware e gli oggetti intangibili come software dai quali dipende l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN);

- 25) «area di controllo»: uno spazio aereo controllato che si estende verso l'alto da un limite specificato sopra la superficie terrestre;
- 26) «processo decisionale cooperativo»: processo nel quale le decisioni vengono assunte sulla base dell'interazione e della consultazione con le pertinenti autorità degli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso, con l'obiettivo di raggiungere un consenso;
- 27) «servizi transfrontalieri»: i servizi di navigazione aerea forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi avente la sede principale di attività in un altro Stato membro;
- 28) «dichiarazione»: ai fini della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, una dichiarazione quale definita all'articolo 3, punto 10, del regolamento (UE) 2018/1139;
- 30) «zona tariffaria di rotta»: un volume di spazio aereo che si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea di rotta e per il quale sono fissati una base di calcolo unica e un tasso unitario unico;
- 31) «Eurocontrol»: l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea del 13 dicembre 1960;
- 32) «rete europea di gestione del traffico aereo» (EATMN): la serie di sistemi di cui all'allegato VIII, punto 3.1, del regolamento (UE) 2018/1139, che permettono la fornitura di servizi di navigazione aerea nell'Unione, incluse le interfacce ai confini con paesi terzi;
- 33) «piano generale ATM europeo»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio¹⁵, e successive modifiche;
- 34) «uso flessibile dello spazio aereo»: un concetto di gestione dello spazio aereo, quale descritto dall'ICAO, basato sul principio fondamentale secondo cui lo spazio aereo non dovrebbe essere concepito come uno spazio aereo puramente civile o militare, ma dovrebbe piuttosto essere considerato un continuum in cui devono essere soddisfatte, per quanto possibile, le esigenze di tutti gli utenti;

¹⁵ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

35) «servizio di informazioni di volo»: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

35 ter) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato;

35 quater) «progettazione di procedure di volo»: tutti i compiti relativi alla progettazione di una procedura di volo strumentale;

36) «traffico aereo generale»: l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili statali (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia) quando tali movimenti sono effettuati secondo le procedure dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla Convenzione di Chicago;

37) «interoperabilità»: una serie di proprietà funzionali, tecniche ed operative richieste ai sistemi e ai costituenti della rete europea di gestione del traffico aereo e alle sue procedure operative, in modo da consentirne il funzionamento sicuro, ininterrotto ed efficiente;

38) «servizi meteorologici per la navigazione aerea (MET)»: gli impianti e i servizi che forniscono previsioni meteorologiche, avvertimenti, briefing e osservazioni a fini di navigazione aerea nonché tutti gli altri dati e informazioni meteorologici forniti dagli Stati per uso aeronautico;

39) «autorità nazionali competenti»: le entità definite all'articolo 3, punto 34, del regolamento (UE) 2018/1139;

40) «autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi nazionali cui uno Stato membro ha affidato compiti a norma del presente regolamento;

41) «servizi di navigazione»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e misurazione del tempo;

- 42) «crisi della rete»: uno stato di incapacità a fornire il livello richiesto di gestione del traffico aereo e/o servizi di navigazione aerea, che comporta una perdita importante di capacità della rete, o un grave squilibrio tra la capacità della rete e la domanda, o una grave lacuna nel flusso di informazioni o nella loro integrità in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita o imprevista;
- 43) «gestore della rete»: il soggetto cui sono stati affidati i compiti necessari per contribuire all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 26, conformemente all'articolo 27;
- 43 bis) «piano operativo della rete»: un piano, elaborato mediante un processo decisionale cooperativo, volto ad attuare a livello operativo gli obiettivi delle funzioni di rete e a contribuire agli obiettivi di prestazione;
- 43 ter) «piano strategico della rete»: un piano elaborato mediante un processo decisionale cooperativo che orienta lo sviluppo a lungo termine della rete;
- 43 quater) «traffico aereo operativo»: i voli che non rispettano le disposizioni previste per il traffico aereo generale e per i quali le autorità nazionali competenti hanno specificato norme e procedure;
- 44) «dati operativi»: informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie a fini operativi per i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, i gestori aeroportuali e gli altri soggetti interessati;
- 44 bis) «soggetti operativi interessati»: gli utenti civili e militari dello spazio aereo, i fornitori di servizi di navigazione aerea civili e militari e i gestori aeroportuali;
- 45) «piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano volto a migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete;
- 46) «messa in servizio»: il primo uso operativo dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;
- 47) «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo;

- 48) «fase di definizione di SESAR»: la fase che comprende l'elaborazione e l'aggiornamento della visione a lungo termine del progetto SESAR, del relativo concetto operativo che consente miglioramenti in ogni fase di volo, dei necessari cambiamenti operativi essenziali all'interno dell'EATMN e delle necessarie priorità di sviluppo e realizzazione;
- 49) «fase di realizzazione di SESAR»: le fasi successive di industrializzazione e attuazione, durante le quali sono svolte le seguenti attività: standardizzazione, produzione e certificazione delle attrezzature e dei processi di terra e di bordo necessari per attuare le soluzioni SESAR (industrializzazione); l'acquisizione, l'installazione e la messa in servizio di attrezzature e sistemi basati sulle soluzioni SESAR, comprese le procedure operative associate (attuazione);
- 50) «fase di sviluppo di SESAR»: la fase in cui sono svolte le attività di ricerca, sviluppo e convalida volte alla fornitura di soluzioni SESAR mature;
- 51) «progetto SESAR»: il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa, inteso a dotare l'Unione di un'infrastruttura di gestione del traffico aereo ad alte prestazioni, standardizzata e interoperabile, e che consiste in un ciclo di innovazione comprendente la fase di definizione di SESAR, la fase di sviluppo di SESAR e la fase di realizzazione di SESAR;
- 52) «soluzione SESAR», un risultato realizzabile della fase di sviluppo di SESAR che introduce tecnologie o procedure operative nuove o migliorate, standardizzate e interoperabili;
- 53) «servizi di sorveglianza»: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;
- 54) «sistema»: l'insieme dei costituenti terrestri e aerei e delle attrezzature spaziali che forniscono un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;
- 56) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti, situato nel territorio di uno o più Stati membri, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea presso i terminali e per il quale sono fissati una base di calcolo unica e un tasso unitario unico;

57) «potenziamento»: qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema.

Articolo 2 bis

Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri possono istituire un blocco funzionale di spazio aereo per sviluppare una migliore cooperazione e un migliore coordinamento al fine di incrementare le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo. Fatte salve le disposizioni enunciate dall'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 5 bis del presente regolamento, gli Stati membri possono adempiere congiuntamente a tutti o a parte dei propri obblighi previsti a norma degli articoli 3, 4, 5, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 10, 13, 13 bis, 13 ter e 17 del presente regolamento e alle norme di attuazione in base a esso adottate a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.
2. Laddove pertinente la cooperazione potrà prevedere la partecipazione di paesi terzi ai blocchi funzionali di spazio aereo.
4. I blocchi funzionali di spazio aereo sono istituiti mediante un accordo internazionale concluso tra gli Stati membri interessati e, se del caso, i paesi terzi interessati che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo. L'accordo è notificato alla Commissione unitamente all'elenco degli obblighi che gli Stati membri intendono attuare congiuntamente.

CAPITOLO II

AUTORITÀ NAZIONALI DI VIGILANZA

Articolo 3

Designazione, istituzione e requisiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o individualmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più organismi che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento.
2. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza e sono organizzate, dotate di personale, gestite e finanziate di conseguenza.
3. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale e, in particolare, evitano conflitti di interessi con tali fornitori di servizi. Tale indipendenza non impedisce a tali autorità e a tali fornitori di servizi di far parte della stessa funzione, entità o amministrazione pubblica.

4. Gli Stati membri possono istituire autorità competenti per diversi settori regolamentati o per diversi ambiti di regolamentazione nel settore dei trasporti, a condizione che tali autorità di regolamentazione integrate soddisfino i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo. L'autorità nazionale di vigilanza può essere accorpata, per quanto riguarda la sua struttura organizzativa, ad altre autorità pubbliche, segnatamente all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio¹⁶, all'autorità nazionale competente oppure, se del caso, a un'autorità nazionale dei trasporti, a condizione che l'organismo comune così istituito soddisfi i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo.

9. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire la conformità al presente articolo.

Articolo 4

Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza svolgono i compiti loro assegnati ai sensi del presente regolamento e degli atti di esecuzione in base a esso adottati, in particolare:

- a) verificano il rispetto e l'adempimento, da parte dei fornitori di servizi, dei requisiti di sicurezza e di difesa nazionali di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettera b), e all'articolo 8, paragrafo 4, lettera d);
- c) valutano e approvano la fissazione dei prezzi per la fornitura del CIS conformemente all'articolo 9;
- d) elaborano il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, compresa la definizione di criteri di ripartizione dei costi e di fissazione degli obiettivi prestazionali, il monitoraggio delle prestazioni e i sistemi di tariffazione, conformemente agli articoli da 10 a 13 ter, all'articolo 17, e agli articoli da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23, nei limiti di quanto da essi stabilito;

¹⁶ Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1).

- e) sorvegliano l'applicazione del regolamento per quanto riguarda la trasparenza della contabilità conformemente all'articolo 25 e sottopongono ad audit o verificano e approvano i dati finanziari di cui all'articolo 25, paragrafo 4.

3. Ogni autorità nazionale di vigilanza, in collaborazione con l'autorità nazionale competente qualora sia un organismo diverso, svolge le necessarie attività di monitoraggio, che includono, se del caso, ispezioni e audit, per individuare eventuali non conformità, da parte di soggetti sottoposti alla loro sorveglianza a norma del presente regolamento, dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti di esecuzione in base a esso adottati. In caso di non conformità, le autorità nazionali di vigilanza decidono e applicano misure correttive.

I fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali e i fornitori di CIS interessati rispettano tutte le misure adottate in tale ambito dalle autorità nazionali di vigilanza per garantire l'applicazione delle norme. In caso di servizi transfrontalieri, lo Stato membro interessato, o la sua autorità nazionale di vigilanza, può rivolgersi allo Stato membro in cui è stabilito o ha la sede principale di attività il fornitore di servizi, o all'autorità nazionale di vigilanza di tale Stato membro, per chiedere sostegno in caso di difficoltà di applicazione. Entrambi gli Stati membri, o le relative autorità nazionali di vigilanza, si sforzano per cooperare a tal fine.

Articolo 5

Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza scambiano informazioni ove opportuno, in particolare informazioni sul loro lavoro e sui loro processi decisionali, migliori prassi e procedure, nonché in relazione all'applicazione del presente regolamento. A tal fine, le autorità nazionali di vigilanza possono partecipare a una rete che si riunisce regolarmente e collaborare in tale ambito.

2. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano in particolare in caso di fornitura di servizi transfrontalieri e di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di un altro Stato membro, attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nell'esecuzione dei loro compiti di monitoraggio e vigilanza e nella gestione di indagini e sondaggi.

3. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di due o più Stati membri, in particolare con riguardo ai blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri interessati concludono, se del caso, accordi sulla vigilanza che essi o le loro autorità devono assicurare a norma del presente regolamento nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati.

4. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di un altro Stato membro, gli accordi di cui al paragrafo 3 prevedono il reciproco riconoscimento dell'assolvimento, da parte di ciascuno Stato membro o rispettiva autorità, dei compiti di cui al presente regolamento e dei risultati dell'assolvimento di tali compiti. Essi specificano inoltre quale autorità nazionale di vigilanza è incaricata dei compiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

5. Ove consentito dalla legislazione nazionale, le autorità nazionali di vigilanza possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione delle responsabilità riguardanti i compiti in materia di vigilanza.

5 bis. Gli accordi di cui al presente articolo sono notificati alla Commissione.

CAPITOLO III

FORNITURA DI SERVIZI

Articolo 6

Fornitura di servizi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea

2. Fatti salvi gli articoli 7 e 7 bis e l'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento, un soggetto che soddisfa i requisiti stabiliti agli articoli 40 e 41 del regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti delegati e di esecuzione in base a essi adottati è autorizzato a fornire servizi di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo all'interno dell'Unione, a condizioni non discriminatorie.

2 bis. Qualora uno Stato membro abbia concesso a un fornitore di servizi di navigazione aerea un'esenzione dall'obbligo di essere in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2018/1139, tale Stato membro può, in deroga al paragrafo 2, consentire a detto fornitore di servizi di fornire servizi di navigazione aerea nella parte dello spazio aereo di sua responsabilità per cui è stata concessa l'esenzione e in conformità delle condizioni stabilite in tale articolo.

3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento 2018/1139 nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità da parte di militari senza certificazione e/o senza che si applichi, nella sua totalità o in parte, il presente regolamento. In tali casi, lo Stato membro interessato informa della sua decisione la Commissione e gli altri Stati membri. La fornitura di tali servizi avviene nel rispetto delle condizioni stabilite nell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento 2018/1139.

Designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo con riguardo allo spazio aereo di loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano, individualmente o collettivamente, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla designazione del fornitore o dei fornitori di servizi di traffico aereo, a condizione che tale fornitore o tali fornitori soddisfino i requisiti stabiliti nel presente articolo.

1 bis. I fornitori di servizi di traffico aereo soddisfano le seguenti condizioni cumulative:

- a) sono in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, a meno che non siano esentati dal requisito di certificazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139;
- b) soddisfano i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali;
- c) hanno la loro sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro e
- d) gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri ne detengono oltre il 50 % e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente.

In deroga alle lettere c) e d), uno Stato membro può designare un fornitore di servizi di traffico aereo che ha la sua sede principale di attività in un paese terzo e/o che non soddisfa la condizione di cui alla lettera d) al fine di fornire servizi di traffico aereo in una parte limitata dello spazio aereo di responsabilità di tale Stato membro, qualora quella parte dello spazio aereo confini con uno spazio aereo di responsabilità del paese terzo in questione.

2. La designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo non è soggetta ad alcuna condizione che imponga a tali fornitori di:

- a) appartenere, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, allo Stato membro che designa o ai suoi cittadini;
- b) avere la loro sede principale di attività o la sede legale nel territorio dello Stato membro che designa;
- c) utilizzare esclusivamente impianti nello Stato membro che designa qualora l'applicazione di tali condizioni comporti una limitazione ingiustificata della libera prestazione di servizi o della libertà di stabilimento.

3. Gli Stati membri specificano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati conformemente al presente articolo.

4. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di ogni decisione assunta nel quadro del presente articolo e concernente la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo nell'ambito di specifici blocchi di spazio aereo con riguardo allo spazio aereo di loro responsabilità.

Articolo 7 bis

Designazione di fornitori di MET

1. Gli Stati membri possono designare, individualmente o collettivamente, un fornitore di MET in regime di esclusiva nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza.

2. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata sulla base del presente articolo.

Articolo 7 ter

Relazioni tra i fornitori di servizi di navigazione aerea

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che siano in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, a meno che non siano esentati dal requisito di certificazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139. Tale cooperazione avviene conformemente all'articolo 8, ove applicabile.

Per i fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 7 e i fornitori di MET designati a norma dell'articolo 7 bis, tale cooperazione è soggetta all'autorizzazione degli Stati membri interessati.

2. Ai fini del paragrafo 1, i fornitori di servizi di navigazione aerea formalizzano i loro rapporti di lavoro mediante accordi scritti o intese giuridiche equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti, comprese se del caso le liquidazioni finanziarie, e le funzioni che assume ciascun fornitore. Tali accordi o intese sono notificati alla/alle autorità nazionale/i di vigilanza interessata/e.

Per i fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 7 e i fornitori di MET designati a norma dell'articolo 7 bis, i termini di tale accordo sono soggetti all'approvazione dello Stato membro interessato.

Articolo 8

Condizioni relative alla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e alla fornitura di servizi di traffico aereo per il controllo di avvicinamento e il controllo dell'aerodromo

1. Fatti salvi i diritti e gli obblighi stabiliti dallo Stato che li ha designati a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, i fornitori di servizi di traffico aereo designati possono decidere di acquistare CNS, AIS o ADS.

1 bis. Tranne nei casi in cui abbiano designato un fornitore di MET conformemente all'articolo 7 bis, gli Stati membri possono consentire ai fornitori di servizi di traffico aereo di acquistare MET.

1 ter. Gli Stati membri possono consentire ai gestori aeroportuali o a un gruppo di gestori aeroportuali di acquistare servizi di traffico aereo per il controllo dell'aerodromo e/o servizi di traffico aereo per il controllo di avvicinamento.

In tal caso il capitolato d'onori, comprendente requisiti sulla qualità del servizio, è soggetto all'approvazione degli Stati membri. Gli Stati membri designano il fornitore di servizi selezionato in seguito alla procedura di appalto di cui al presente paragrafo.

4. Un fornitore di CNS, AIS, ADS, MET o servizi di traffico aereo per il controllo dell'aerodromo o per il controllo di avvicinamento può essere selezionato e, se del caso, designato per fornire servizi in uno Stato membro solo a seguito di una procedura di appalto a norma dei paragrafi 1, 1 bis o 1 ter, purché soddisfi le seguenti condizioni cumulative:

- a) è in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, a meno che non sia esentato dal requisito di certificazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139;
- b) ha la sua sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro;
- c) gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri ne detengono oltre il 50 % e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente e
- d) soddisfa i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali.

In deroga alle lettere b) e c), qualsiasi fornitore di servizi via satellite globali che abbia ottenuto un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 per la fornitura di servizi all'interno dell'Unione prima dell'adozione del presente regolamento può essere selezionato per fornire tali servizi nell'Unione anche se non soddisfa le condizioni di cui alle lettere b) e c).

5. Gli articoli 13, 13 bis, 13 ter e 17 e le norme di attuazione connesse a tali articoli adottate sulla base dell'articolo 18 non si applicano ai servizi MET forniti dai fornitori di MET selezionati né ai fornitori di servizi di traffico aereo designati a seguito di una procedura di appalto condotta a norma dei paragrafi 1 bis e 1 ter. I fornitori di servizi di traffico aereo interessati forniscono dati pertinenti sulle prestazioni dei servizi di navigazione aerea nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), e nel settore della sicurezza all'autorità nazionale di vigilanza e alla Commissione a fini di monitoraggio.

Articolo 9

Fornitura di servizi comuni di informazione

1. Qualora siano forniti CIS, i dati diffusi presentano l'integrità e la qualità necessarie per consentire la fornitura sicura e protetta di servizi per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio.

2. Il fornitore di CIS soddisfa i seguenti requisiti cumulativi:

- a) soddisfa i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali;
- b) ha la sua sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro e
- c) gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri ne detengono oltre il 50 % e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente.

3. I costi su cui si basa il prezzo dei CIS sono iscritti in un conto separato dai conti relativi a qualsiasi altra attività dell'operatore interessato e sono accessibili all'autorità nazionale di vigilanza interessata.

Qualora i CIS siano forniti in regime di esclusiva, gli Stati membri impongono che il prezzo dei CIS si basi sui costi fissi e variabili della fornitura del servizio in questione e/o comprenda una maggiorazione che rifletta un adeguato trade-off rischio/rendimento.

4. Il prezzo fissato dal fornitore di CIS è soggetto a valutazione e approvazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza interessata. Il prezzo di tali servizi è reso accessibile al pubblico.

5. I dati necessari per l'esercizio sicuro degli aeromobili senza equipaggio nello spazio aereo U-space sono messi a disposizione, su base non discriminatoria e fatti salvi gli interessi della politica di sicurezza nazionale, di ordine pubblico e di difesa, dai fornitori di servizi di navigazione aerea.

I fornitori di CIS utilizzano tali dati solo per scopi operativi dei servizi da essi forniti.

I prezzi per l'accesso a tali dati sono basati sui costi aggiuntivi della messa a disposizione dei dati e sui costi di generazione dei dati, qualora questi ultimi non siano coperti a norma dell'articolo 20 e gli Stati membri non ricorrano ad altre risorse finanziarie per coprirli.

Articolo 9 bis

Disponibilità dei dati operativi per il traffico aereo generale e accesso agli stessi

1. Per quanto riguarda il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono resi disponibili in tempo reale, su base non discriminatoria e fatti salvi gli interessi nazionali della politica di sicurezza, di ordine pubblico o di difesa, da ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea, utente dello spazio aereo, aeroporto e gestore della rete, anche su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tale disponibilità va a beneficio di fornitori di servizi di navigazione aerea certificati o dichiarati, soggetti militari responsabili di attività di sicurezza e difesa, fornitori di servizi di navigazione aerea militare, utenti dello spazio aereo e aeroporti, nonché del gestore della rete. I dati sono utilizzati esclusivamente a fini operativi.
3. L'accesso ai pertinenti dati operativi di cui al paragrafo 1 è concesso a titolo gratuito alle autorità responsabili della sicurezza, dell'ordine pubblico e della difesa, alle autorità nazionali di vigilanza, alle autorità nazionali competenti, al gestore della rete e all'Agenzia conformemente al regolamento (UE) 2018/1139.
4. La Commissione stabilisce, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, i dati operativi specifici contemplati dal presente articolo e definisce gli aspetti tecnici di tale fornitura di dati.

Articolo 9 ter

Organo di valutazione delle prestazioni

1. Conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, la Commissione può designare, mediante un atto di esecuzione, un organo di valutazione delle prestazioni (PRB) indipendente e imparziale. Il PRB non ha alcuna funzione di regolamentazione né altro potere decisionale. Il ruolo del PRB si limita alla fornitura di consulenza e assistenza alla Commissione e alle autorità nazionali di vigilanza su richiesta, in particolare per quanto concerne la raccolta, l'esame, la convalida e la diffusione di dati pertinenti, nonché l'attuazione del sistema di prestazioni di cui agli articoli da 10 a 18 e del sistema di tariffazione di cui agli articoli da 19 a 23. La Commissione e le autorità nazionali di vigilanza rimangono responsabili dell'assolvimento dei loro compiti e obblighi a norma del presente regolamento. La Commissione vigila sulla corretta esecuzione dei compiti del PRB.

2. Qualora decida di designare un PRB a norma del paragrafo 1, la Commissione adotta, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, norme dettagliate riguardanti in particolare il periodo di designazione del PRB, la composizione del PRB, la procedura di selezione e di nomina nonché la durata del mandato dei membri del PRB, compreso, se del caso, quello del presidente del PRB, le indennità, le spese e le retribuzioni dei membri del PRB, i compiti del PRB in conformità e nei limiti del presente regolamento nonché le specifiche modalità di finanziamento delle attività del PRB.

Articolo 10

Sistema di prestazioni

1. È applicato conformemente al presente articolo e agli articoli da 11 a 18 un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete al fine di migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete nel cielo unico europeo.
2. Il sistema di prestazioni è attuato in periodi di riferimento, che vanno da un minimo di tre anni a un massimo di cinque anni. Il sistema di prestazioni comprende:
 - a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi per ciascun periodo di riferimento;
 - b) piani di miglioramento delle prestazioni comprendenti obiettivi prestazionali vincolanti, e, ove applicabile, sistemi di incentivi nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a), per ciascun periodo di riferimento;
 - c) la valutazione periodica, il monitoraggio e l'analisi comparativa delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a) e alla luce dei pertinenti indicatori di sicurezza stabiliti in coordinamento con l'Agenzia.
3. Il sistema di prestazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si basa sui seguenti elementi:

- a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati pertinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, i gestori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, le autorità nazionali competenti, altre autorità competenti, l'Agenzia, il gestore della rete ed Eurocontrol;
- b) indicatori chiave di prestazione per la definizione di obiettivi nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 2, lettera a);
- c) indicatori per il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 2, lettera a), e pertinenti indicatori di sicurezza definiti in coordinamento con l'Agenzia;
- c bis) una metodologia per il calcolo dei valori di ripartizione;
- d) i principi che regolano la creazione di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e per la gestione della rete, nonché il contenuto di tali piani;
- e) la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete;
- f) il monitoraggio dei piani di miglioramento delle prestazioni, compresi adeguati meccanismi di allarme per la revisione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali e per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel corso di un periodo di riferimento;
- g) l'analisi comparativa dei fornitori di servizi di navigazione aerea, se del caso;
- h) sistemi di incentivi, compresi sia incentivi positivi che disincentivi finanziari applicabili nel caso in cui un fornitore di servizi di traffico aereo superi o non rispetti i pertinenti obiettivi prestazionali vincolanti per i servizi di navigazione aerea durante il periodo di riferimento a meno che tale mancato raggiungimento o superamento degli obiettivi non sia dovuto a motivi che esulano dal controllo del fornitore di servizi di traffico aereo;
- i) meccanismi di condivisione dei rischi in relazione al traffico e ai costi;
- j) calendari per la definizione degli obiettivi, la valutazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali, il monitoraggio e l'analisi comparativa;

- 1) meccanismi per far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.
4. La definizione degli obiettivi prestazionali inclusi nei piani di miglioramento delle prestazioni, la preparazione e la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, compresa la ripartizione dei costi tra i servizi, nonché il monitoraggio e l'analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete tengono conto degli effetti delle circostanze locali e dei fattori che esulano dal controllo del fornitore di servizi di traffico aereo e del gestore della rete.

Articolo 11

Definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

1. Conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, e conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, la Commissione adotta gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), per ciascun periodo di riferimento e definisce la durata di tale periodo. Unitamente a tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione può definire valori di riferimento, soglie di allarme, valori di ripartizione e gruppi di riferimento complementari, al fine di consentire la valutazione e l'approvazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis, e all'articolo 13 bis.
2. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 sono definiti sulla base dei seguenti criteri essenziali:
 - a) mirano a miglioramenti graduali per quanto riguarda le prestazioni ambientali, operative ed economiche dei servizi di navigazione aerea;
 - b) sono realistici e realizzabili durante il periodo di riferimento in questione, consentendo la fornitura efficiente, sostenibile e resiliente di servizi di navigazione aerea e promuovendo al contempo sviluppi tecnologici a più lungo termine;

c) tengono conto del contesto economico e operativo del periodo di riferimento, compresi i dati operativi e le previsioni di traffico, nonché delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), e della necessità di conseguire gli obiettivi ambientali dell'UE;

d) tengono conto degli indicatori di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera c).

3. Ai fini della preparazione delle decisioni sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione consulta le autorità nazionali, Eurocontrol e i soggetti operativi interessati, raccogliendo i loro contributi necessari, e può richiedere il parere del PRB, qualora sia stato designato un PRB conformemente all'articolo 9 ter.

Articolo 13

Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea

1. Gli Stati membri adottano, per ciascun periodo di riferimento, singolarmente o collettivamente a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, preparato dall'autorità nazionale di vigilanza, se del caso con i contributi di altre autorità nazionali, e basato in particolare sul contributo del/dei fornitore/i di servizi di traffico aereo designato/i, per tutti i servizi di navigazione aerea che tale fornitore fornisce e, ove applicabile, acquista da altri fornitori.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni è adottato dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione.

1 bis. Prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento, ciascuna autorità nazionale di vigilanza stabilisce i criteri per la ripartizione dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali tra le due categorie di servizi tenendo conto del principio di aderenza ai costi. Essa include tali informazioni nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni. L'autorità nazionale di vigilanza garantisce che le basi di calcolo delle tariffe soddisfino tali criteri e i requisiti di cui all'articolo 20.

1 ter. Per ciascun periodo di riferimento, l'autorità nazionale di vigilanza stabilisce e include nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e con gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali. Tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo e delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), nonché della necessità di soddisfare i pertinenti requisiti di sicurezza dell'UE e gli obiettivi ambientali dell'UE.

2. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 1 comprende informazioni pertinenti, in particolare previsioni di traffico e dati operativi, fornite da Eurocontrol e dal gestore della rete o da fonti locali, se del caso.

Nella preparazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, l'autorità nazionale di vigilanza consulta i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali e i coordinatori aeroportuali, nonché l'autorità nazionale competente qualora l'autorità nazionale di vigilanza e l'autorità nazionale competente siano due soggetti distinti. È verificata la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

3. La coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta, da includere nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stabilita tenendo conto delle circostanze locali e delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), e la sicurezza, nonché in base alla totalità o a una parte dei seguenti criteri:

a) qualora siano stati stabiliti valori di ripartizione in combinazione con obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, confronto tra gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e tali valori di ripartizione;

b) valutazione dei miglioramenti delle prestazioni nel tempo, per il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni e per l'intero periodo comprendente sia il periodo di riferimento precedente sia il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni;

c) confronto tra il livello di prestazioni previsto del fornitore di servizi di traffico aereo interessato all'interno del pertinente gruppo di riferimento.

La valutazione della coerenza degli obiettivi prestazionali nel settore di prestazione essenziale dell'efficienza sotto il profilo dei costi esclude i costi di cui all'articolo 20, paragrafo 3, lettere b), d) ed e).

3 bis. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato deve inoltre soddisfare le seguenti condizioni:

a) le ipotesi fondamentali utilizzate come base per la definizione degli obiettivi e le misure volte a conseguire gli obiettivi durante il periodo di riferimento, compresi i valori di riferimento, le previsioni di traffico e le ipotesi economiche utilizzati, devono essere precise, adeguate e coerenti al momento della preparazione del piano di miglioramento delle prestazioni;

b) il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato deve essere completo in termini di dati e documenti giustificativi;

c) le basi di calcolo delle tariffe devono essere conformi all'articolo 20.

3 ter. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati sono resi accessibili al pubblico, fatta salva la riservatezza delle informazioni sensibili.

5. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati sono presentati alla Commissione per valutazione e approvazione conformemente all'articolo 13 bis.

Articolo 13 bis

Valutazione degli obiettivi prestazionali e dei piani di miglioramento delle prestazioni da parte della Commissione

1. La Commissione valuta gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati di cui all'articolo 13 conformemente ai criteri e alle condizioni di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis.

2. Se la coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione non può essere stabilita sulla base dei criteri di cui all'articolo 13, paragrafo 3, la Commissione valuta se la divergenza da tali criteri possa essere giustificata da circostanze locali e/o interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), alla luce delle informazioni fornite nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e delle considerazioni inerenti alla sicurezza. In caso affermativo, gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta sono considerati coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione.

La Commissione può ammettere una deviazione degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dagli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per quanto riguarda i settori di prestazione essenziali dell'efficienza sotto il profilo dei costi o della capacità, qualora necessario per garantire la coerenza degli obiettivi prestazionali per tali servizi con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per quanto riguarda il settore di prestazione essenziale dell'ambiente. Inoltre, sono ammesse deviazioni per consentire il rispetto dei pertinenti requisiti di sicurezza dell'UE stabiliti nel regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti di esecuzione e delegati in base a esso adottati.

3. La Commissione, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi i criteri e le condizioni di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis, in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, lo approva secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

4. La Commissione, se ritiene che vi siano dubbi sulla conformità del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni ai criteri e alle condizioni di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis, in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, avvia un esame dettagliato di tale progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, se necessario richiedendo informazioni aggiuntive allo Stato membro interessato.

5. La Commissione, se, una volta effettuato l'esame dettagliato, ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi i criteri e le condizioni di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis, in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, lo approva secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

Se ritiene invece che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni non sia coerente con tali criteri e condizioni, la Commissione adotta una decisione che stabilisce le misure correttive che lo Stato membro o gli Stati membri interessati devono adottare, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

Lo Stato membro o gli Stati membri interessati comunicano alla Commissione le misure adottate a norma di tale decisione, nonché informazioni che dimostrano la conformità di tali misure a detta decisione.

La Commissione, se ritiene che tali misure siano sufficienti ad assicurare la conformità alla propria decisione, ne dà notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati e approva il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

La Commissione, se ritiene che tali misure non siano sufficienti ad assicurare la conformità alla decisione, ne dà notifica allo Stato membro interessato e intraprende, se del caso, azioni per ovviare alla non conformità, comprese le azioni previste dall'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

6. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dalla Commissione a norma del presente articolo sono adottati dagli Stati membri interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico, fatta salva la riservatezza delle informazioni sensibili.

Articolo 13 ter

Monitoraggio delle prestazioni

1. L'autorità nazionale di vigilanza valuta, in cooperazione con l'autorità nazionale competente qualora essa sia un soggetto distinto, se i servizi di navigazione aerea forniti nello spazio aereo sotto la loro responsabilità soddisfino gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni approvati conformemente all'articolo 13 bis, se tali piani siano attuati correttamente e se debba applicare gli incentivi positivi o negativi derivanti dai sistemi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera h).

2. L'autorità nazionale di vigilanza pubblica relazioni periodiche sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea forniti dai fornitori di servizi di traffico aereo designati e rende accessibili al pubblico i risultati di tali valutazioni, fatta salva la riservatezza delle informazioni sensibili.

I fornitori di servizi di traffico aereo designati forniscono le informazioni e i dati necessari per tale monitoraggio. Ciò comprende informazioni e dati relativi ai costi effettivi dei servizi forniti e, ove applicabile, fatta salva la riservatezza delle informazioni sensibili, dati relativi ai costi effettivi dei servizi acquistati presso altri fornitori di servizi.

2 bis. Qualora gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza valuta se ciò sia dovuto a considerazioni inerenti alla sicurezza o a fattori esterni che esulano dal controllo del fornitore di servizi di traffico aereo. In particolare, l'autorità nazionale di vigilanza valuta l'impatto di un eventuale effetto negativo delle misure adottate per migliorare il funzionamento complessivo della rete sulle effettive prestazioni del fornitore di servizi di traffico aereo. Qualora le prestazioni insufficienti non possano essere giustificate da considerazioni inerenti alla sicurezza o fattori esterni, l'autorità nazionale di vigilanza impone l'attuazione di misure correttive da parte del fornitore di servizi di traffico aereo.

2 ter. Gli incentivi e i disincentivi finanziari tengono conto del deterioramento del servizio e sono commisurati all'entità della variazione tra le prestazioni conseguite e gli obiettivi prestazionali stabiliti nei piani di miglioramento delle prestazioni approvati.

Gli incentivi e i disincentivi finanziari possono essere applicati solo se le prestazioni superiori o inferiori agli obiettivi sono imputabili al fornitore di servizi di traffico aereo interessato. Tali disincentivi non sono tali da incidere sulla sostenibilità finanziaria di tale fornitore di servizi di traffico aereo e sulla sicurezza e sulla qualità della fornitura dei servizi.

3. La Commissione effettua valutazioni periodiche del conseguimento complessivo degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e presenta i risultati al comitato di cui all'articolo 37, paragrafo 1.

Articolo 16

Piano di miglioramento delle prestazioni della rete

1. Il gestore della rete elabora, per ciascun periodo di riferimento, conformemente al processo decisionale cooperativo di cui all'articolo 27, paragrafo 7, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è elaborato dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Esso contiene obiettivi prestazionali nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a).

2. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è presentato alla Commissione per valutazione e adozione.

2 bis. La Commissione valuta il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete sulla base dei seguenti criteri essenziali:

a) esame dei miglioramenti delle prestazioni nel tempo, per il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni e per il periodo comprendente sia il periodo di riferimento precedente sia il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni, nonché del contributo agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;

b) completezza e coerenza del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete in termini di dati e documenti giustificativi, comprese le ipotesi fondamentali applicate e le previsioni di traffico.

2 ter. La Commissione, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete sia completo e presenti adeguati miglioramenti delle prestazioni, adotta il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete come piano definitivo. In caso contrario, la Commissione chiede al gestore della rete di presentare un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete.

Articolo 17

Revisione degli obiettivi prestazionali e dei piani di miglioramento delle prestazioni durante un periodo di riferimento

1. Qualora, durante un periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione non siano più adeguati alla luce di cambiamenti significativi delle circostanze o considerazioni inerenti alla sicurezza, e qualora la revisione di uno o più obiettivi sia necessaria e proporzionata, la Commissione rivede tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. L'articolo 11 si applica a tale decisione.

Qualora, in seguito a tale revisione, gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente all'articolo 13 bis, paragrafo 6, non siano più coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, gli Stati membri rivedono tali piani relativamente agli obiettivi prestazionali in questione. Gli articoli 13 e 13 bis si applicano alla revisione di tali piani. La consultazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può limitarsi, ai fini del presente comma, agli obiettivi prestazionali e alle parti dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni che sono direttamente o indirettamente interessate dalla revisione.

In seguito alla revisione di cui al primo comma, il gestore della rete elabora un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete. L'articolo 16 si applica all'adozione di tale nuovo piano.

2. La decisione sugli obiettivi prestazionali riveduti a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 comprende disposizioni transitorie per il periodo che si estende fino al momento in cui diventano applicabili i piani riveduti definitivi di miglioramento delle prestazioni. Gli obiettivi riveduti a livello dell'Unione e le disposizioni transitorie non si applicano retroattivamente.

2 bis. Nel caso di una crisi della rete che impedisca l'emissione di previsioni di traffico affidabili, le disposizioni transitorie di cui al paragrafo 2 possono comprendere la sospensione del sistema delle prestazioni fino a quando non siano disponibili nuove previsioni affidabili. In tal caso, la Commissione definisce le relative condizioni, compresi gli adeguamenti necessari delle tariffe applicabili, nella decisione di cui al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri possono rivedere uno o più obiettivi prestazionali durante un periodo di riferimento se sono raggiunte le soglie di allarme, oppure se è dimostrato che i dati, le ipotesi e le motivazioni iniziali su cui si fondano gli obiettivi prestazionali non sono più accurati e che tale situazione ha portata significativa e carattere duraturo ed è dovuta a circostanze che non erano prevedibili al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni.

In tal caso, gli Stati membri rivedono i piani di miglioramento delle prestazioni relativamente agli obiettivi in questione, secondo le procedure di cui agli articoli 13 e 13 bis. La consultazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, può limitarsi, ai fini del presente paragrafo, agli obiettivi prestazionali e alle parti dei piani di miglioramento delle prestazioni che sono direttamente o indirettamente interessate dalla revisione.

Articolo 18

Attuazione del sistema di prestazioni

Ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, requisiti e procedure dettagliati in relazione all'articolo 10, paragrafo 3, e agli articoli 11, 13, 13 bis, 13 ter, 16 e 17, in particolare per quanto riguarda la preparazione, la valutazione, l'approvazione e la revisione di piani di miglioramento delle prestazioni, la definizione di obiettivi prestazionali, il monitoraggio delle prestazioni, la metodologia per l'analisi comparativa, i sistemi di incentivi, l'emanazione di misure correttive, nonché i calendari per tutte le procedure.

Articolo 19

Principi del sistema di tariffazione

1. Fatta salva la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea di cui al presente articolo mediante fondi pubblici, sono determinate, imposte e applicate tariffe agli utenti dello spazio aereo per i servizi di navigazione aerea, conformemente all'articolo 15 della convenzione di Chicago e al presente articolo, nonché agli articoli da 20 a 22 e agli atti di esecuzione adottati in base all'articolo 23. Il sistema di tariffazione istituito a norma del presente articolo, nonché degli articoli da 20 a 22, è coerente con il sistema tariffario per le tariffe di rotta istituito da Eurocontrol, in particolare con i principi di Eurocontrol per la fissazione della base di calcolo per le tariffe di rotta e il calcolo dei tassi unitari.
2. Le tariffe si basano sui costi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione alla fornitura dei servizi e delle funzioni messi a disposizione o resi a beneficio degli utenti dello spazio aereo nel corso di periodi di riferimento fissi quali definiti all'articolo 10, paragrafo 2. Tali costi possono comprendere una ragionevole remunerazione delle attività.
3. Le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile di servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.

5. Le entrate percepite da un fornitore di servizi di navigazione aerea e derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo conformemente al presente articolo non sono utilizzate per finanziare servizi che tale fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce a condizioni di mercato conformemente all'articolo 8 né per finanziare qualsiasi altra attività commerciale svolta da tale fornitore.

6. I dati finanziari relativi ai costi determinati ed effettivi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati sono comunicati alle autorità nazionali di vigilanza.

Articolo 20

Basi di calcolo delle tariffe

1. Le basi di calcolo delle tariffe per i servizi di navigazione aerea sono costituite dai costi determinati, quali stabiliti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente all'articolo 13 bis, paragrafo 6, relativi alla fornitura di tali servizi nella zona tariffaria di rotta e nella zona tariffaria presso i terminali interessate.

2. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono i costi degli impianti e dei servizi pertinenti, il costo del capitale e i costi di ammortamento, come pure i costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione, nonché altre spese per il personale.

3. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono anche i seguenti costi:

b) i costi connessi alla sorveglianza dei servizi di navigazione aerea sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza, dalle autorità nazionali competenti e da altre autorità nazionali, qualora lo Stato membro decida in tal senso;

c) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea qualora lo Stato membro decida in tal senso;

d) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione alle funzioni di rete, in particolare in relazione alla cooperazione con il gestore della rete e alle altre funzioni indicate all'articolo 2, punto 9;

e) i costi derivanti dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea Eurocontrol, del 13 dicembre 1960, come modificata da ultimo, qualora lo Stato membro decida in tal senso.

4. I costi determinati non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 42.

5. I costi relativi sia ai servizi di navigazione aerea di rotta sia ai servizi di navigazione aerea presso i terminali sono ripartiti secondo i criteri stabiliti dall'autorità nazionale di vigilanza conformemente all'articolo 13, paragrafo 1 bis. Le sovvenzioni trasversali tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali non sono ammesse. Le sovvenzioni trasversali tra servizi di navigazione aerea diversi all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi, fatta salva l'identificazione trasparente a norma dell'articolo 25, paragrafo 3.

6. I fornitori di servizi di traffico aereo designati forniscono informazioni dettagliate sulla loro base di calcolo all'autorità nazionale di vigilanza e alla Commissione. A tal fine i costi sono ripartiti distinguendo le spese per il personale, i costi operativi diversi dalle spese per il personale, i costi di ammortamento, il costo del capitale, i costi di cui all'articolo 20, paragrafo 3, e i costi eccezionali.

Articolo 21

Zona tariffaria e tassi unitari

1. I tassi unitari sono fissati per anno civile e per ciascuna zona tariffaria, sulla base dei costi determinati e delle previsioni di traffico stabiliti nei piani di miglioramento delle prestazioni, come pure degli adeguamenti applicabili derivanti dagli anni precedenti e di altre entrate.

1 bis. Fatto salvo l'articolo 20, paragrafo 5, primo comma, gli Stati membri definiscono, prima dell'inizio di un periodo di riferimento, le zone tariffarie per i servizi di navigazione aerea e individuano i fornitori di servizi di traffico aereo che rientrano nell'ambito di applicazione di ciascuna zona tariffaria. La Commissione stabilisce, mediante un atto di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, le condizioni alle quali gli Stati membri possono modificare o stabilire una nuova zona tariffaria presso i terminali durante un periodo di riferimento.

2. I tassi unitari sono fissati dagli Stati membri e sono soggetti alla verifica da parte della Commissione della loro conformità agli articoli 19 e 20 e al presente articolo. Se la Commissione constata che un tasso unitario non soddisfa tali requisiti, il tasso unitario è riveduto di conseguenza dallo Stato membro interessato e modificato, se del caso.

Articolo 22

Fissazione delle tariffe

1. Agli utenti dello spazio aereo sono imposte tariffe per la fornitura di servizi di navigazione aerea, a condizioni non discriminatorie, tenendo conto delle capacità produttive relative dei diversi tipi di aeromobili interessati. Nell'imporre tariffe a diversi utenti dello spazio aereo per l'utilizzo dello stesso servizio, non è fatta alcuna distinzione in relazione alla nazionalità o alla categoria dell'utente.

2. La tariffa di rotta per i servizi di navigazione aerea per un dato volo in una determinata zona tariffaria di rotta è calcolata sulla base del tasso unitario stabilito per tale zona tariffaria di rotta e delle unità di servizio di rotta per il volo in questione.

3. La tariffa presso i terminali per i servizi di navigazione aerea per un dato volo in una determinata zona tariffaria presso i terminali è calcolata sulla base del tasso unitario stabilito per tale zona tariffaria presso i terminali e delle unità di servizio presso i terminali per il volo in questione. Ai fini del calcolo della tariffa presso i terminali, l'avvicinamento e la partenza di un volo sono considerati come un unico volo.

4. Per determinati utenti dello spazio aereo o determinati voli, specialmente in caso di utilizzo di aeromobili leggeri e aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione dalle tariffe di navigazione aerea, a condizione che il costo di tale esenzione sia coperto da altre risorse e non sia trasferito ad altri utenti dello spazio aereo.

5. Le tariffe possono essere modulate per incoraggiare i fornitori di servizi di traffico aereo e gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti delle prestazioni ambientali o della qualità del servizio, ad esempio l'uso delle rotte che consentono la maggiore efficienza in termini di consumo di combustibile, un maggiore utilizzo di combustibili alternativi sostenibili, una maggiore capacità, una riduzione dei ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo al contempo un livello di sicurezza ottimale, in particolare per l'attuazione del piano generale ATM europeo. La modulazione consiste in vantaggi o svantaggi finanziari ed è neutra in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo.

5 bis. La Commissione realizza, in consultazione con gli Stati membri, i fornitori di servizi di traffico aereo e gli utenti dello spazio aereo, uno studio di fattibilità sugli effetti della modulazione delle tariffe sul traffico aereo e sulle parti interessate, comprese le traiettorie di volo, la capacità, la composizione delle flotte e i costi degli utenti dello spazio aereo, nonché sui meccanismi intesi a garantire la neutralità in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo. Lo studio riguarda anche il contributo di tale modulazione al conseguimento degli obiettivi del cielo unico europeo di cui all'articolo 1, paragrafo 1, e alla comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, tenendo conto degli aspetti relativi alla competitività, dei sistemi di incentivi esistenti e di altre alternative note. Sulla base di tale studio, la Commissione può adottare orientamenti per consentire agli Stati membri di attuare la modulazione delle tariffe su base volontaria.

Articolo 23

Attuazione del sistema di tariffazione

Per l'attuazione del sistema di tariffazione, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, requisiti e procedure dettagliati in relazione agli articoli 19, 20, 21 e 22, in particolare per quanto riguarda le basi di calcolo e i costi determinati, la fissazione di tassi unitari e i meccanismi di condivisione dei rischi nonché la modulazione delle tariffe.

Articolo 24

Esame della conformità ai sistemi di prestazioni e di tariffazione

1. La Commissione esamina periodicamente la conformità agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 18 e 23 da parte degli Stati membri, in particolare delle autorità nazionali di vigilanza. La Commissione agisce in consultazione con il PRB, qualora sia stato designato un PRB conformemente all'articolo 9 ter, e con le autorità nazionali di vigilanza.
2. Qualora sia in possesso di elementi indicanti una non conformità alle disposizioni di cui al paragrafo 1, la Commissione può avviare un'indagine. Essa conclude l'indagine entro quattro mesi, dopo aver sentito lo Stato membro e l'autorità nazionale di vigilanza interessata.

3. Fatto salvo l'articolo 41, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con lo Stato membro e, se del caso, il fornitore di servizi di traffico aereo interessato e può emettere un parere in merito alla conformità, da parte di tale Stato membro, agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23. Essa notifica tale parere allo Stato membro interessato.

Articolo 25

Trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, indipendentemente dal loro assetto proprietario o dalle loro strutture giuridiche, elaborano e pubblicano annualmente i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione. Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del fornitore di servizi di navigazione aerea, questi assicura il massimo rispetto possibile. I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano una relazione annuale e sono sottoposti periodicamente ad un audit indipendente dei conti di cui al presente paragrafo.

2. Le autorità nazionali di vigilanza hanno il diritto di accedere ai conti dei fornitori di servizi di navigazione aerea sotto la loro supervisione. Gli Stati membri possono decidere di concedere l'accesso a tali conti alle autorità nazionali di vigilanza di altri Stati membri.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea, nella loro contabilità interna, tengono conti separati per ciascun servizio di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se tali servizi fossero forniti da imprese distinte, al fine di evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza. I fornitori di servizi di navigazione aerea tengono inoltre conti separati per ciascuna attività se:

- a) forniscono servizi di navigazione aerea appaltati a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, e servizi di navigazione aerea non contemplati da tale disposizione;
- b) forniscono servizi di navigazione aerea e svolgono altre attività, di qualsiasi tipo, compresi i CIS;

c) forniscono servizi di navigazione aerea nell'Unione e in paesi terzi.

I costi determinati ed effettivi derivanti dai servizi di navigazione aerea sono ripartiti in categorie di costi conformemente all'articolo 20, paragrafo 6, e sono resi accessibili al pubblico, fatta salva la protezione delle informazioni riservate.

4. I dati finanziari sui costi comunicati conformemente all'articolo 19, paragrafo 6, e altre informazioni pertinenti per il calcolo dei tassi unitari sono sottoposti ad audit o verificati dall'autorità nazionale di vigilanza o da un soggetto indipendente dal fornitore di servizi di navigazione aerea interessato e sono approvati dall'autorità nazionale di vigilanza. Fatta salva la riservatezza delle informazioni sensibili, le conclusioni dell'audit sono rese accessibili al pubblico.

CAPITOLO IV

GESTIONE DELLA RETE

Articolo 26

Funzioni di rete

1. Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo contribuiscono al l'uso sostenibile ed efficiente dello spazio aereo e delle risorse limitate. Assicurano inoltre che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie e sui profili ottimizzati da un punto di vista ambientale, garantendo al tempo stesso un accesso equo e ragionevole allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea e riducendo al minimo la congestione. Tali funzioni di rete, elencate al paragrafo 2, sostengono l'accesso privo di discontinuità ai servizi di navigazione aerea da parte degli utenti dello spazio aereo e il conseguimento degli obiettivi prestazionali, sostenendo al contempo iniziative a livello regionale e locale, e sono basate sui requisiti operativi. Lasciano impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le loro responsabilità in materia di ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa.

1 bis. Fatti salvi, in particolare, gli articoli 44 e 46 del regolamento (UE) 2018/1139 e gli atti delegati e di esecuzione in base a essi adottati, gli Stati membri mantengono la competenza completa ed esclusiva per la progettazione e la gestione delle loro strutture dello spazio aereo e della loro rete di rotte. A tale riguardo, gli Stati membri tengono in considerazione gli aspetti ambientali, le esigenze del traffico aereo, la stagionalità e la complessità del traffico aereo e dei piani di miglioramento delle prestazioni. Prima di decidere su tali aspetti, gli Stati membri consultano, a seconda dei casi, gli utenti dello spazio aereo interessati o i gruppi che rappresentano detti utenti dello spazio aereo e le autorità militari.

2. Le funzioni di rete di cui al paragrafo 1 sono quelle elencate di seguito:

- a) progettazione di una struttura di spazio aereo in grado di offrire il livello richiesto di sicurezza, capacità, flessibilità, capacità di reazione, prestazioni ambientali e fornitura senza soluzione di continuità di servizi rapidi di navigazione aerea, tenendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza e difesa;
- b) ATFM;

- c) coordinamento delle risorse limitate nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar;
- d) fornitura di capacità di controllo del traffico aereo nella rete conformemente agli impegni stabiliti nel piano operativo della rete;
- e) gestione della crisi della rete;
- f) assegnazione del ritardo ATFM;
- g) attività di pianificazione e attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo.

3. Gli Stati membri e tutte le pertinenti parti interessate operative eseguono le funzioni di rete con il sostegno del gestore della rete che esegue i compiti indicati all'articolo 27, paragrafo 4.

4. Le misure adottate per l'attuazione delle funzioni elencate al paragrafo 2 sono di natura puramente operativa o tecnica e non implicano l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle specificità degli Stati membri e delle proposte formulate a livello locale. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità civili e militari, in particolare, secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

Articolo 27

Gestore della rete

1. Al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 26, paragrafo 1, la Commissione, con il sostegno dell'Agenzia a norma del regolamento (UE) 2018/1139, garantisce che il gestore della rete contribuisca all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 26, paragrafo 2, conformemente al presente articolo. La Commissione vigila sulla corretta esecuzione dei compiti del gestore della rete.

2. La Commissione nomina Eurocontrol o un altro organo imparziale e competente per l'esecuzione dei compiti del gestore della rete. A questo scopo, la Commissione adotta un atto di esecuzione secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3. La decisione di nomina in oggetto comprende i termini e le condizioni della nomina, ivi compreso il finanziamento del gestore della rete, e indica nel dettaglio i compiti specifici del gestore della rete, in conformità e nei limiti del presente articolo e degli articoli 16 e 26, nonché dei pertinenti atti di esecuzione adottati in base all'articolo 18 e all'articolo 27, paragrafo 8. L'elenco dei compiti del gestore della rete è accompagnato da una chiara specificazione dei servizi e delle prestazioni richiesti, rispetto ai quali sono misurate le prestazioni del gestore della rete, nonché, se del caso, da opportuni accordi conclusi tra la Commissione e il gestore della rete, quali accordi sul livello dei servizi.

3. Il gestore della rete esegue i suoi compiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed è sottoposto ad un sistema di governance e indipendenza appropriato. Ove l'organismo competente nominato in qualità di gestore della rete abbia altresì funzioni di regolamentazione, è assicurata una separazione organizzativa rispetto a tali funzioni. Nell'esecuzione dei suoi compiti il gestore della rete tiene conto delle esigenze dell'intera rete ATM, salvaguardando nel contempo le capacità di difesa.

4. Il gestore della rete esegue i seguenti compiti a sostegno delle funzioni di rete di cui all'articolo 26, paragrafo 2:

a) sostegno dello sviluppo di una struttura di spazio aereo in grado di offrire il livello richiesto di sicurezza, capacità, flessibilità, capacità di reazione, prestazioni ambientali e fornitura senza soluzione di continuità di servizi rapidi di navigazione aerea, tenendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza e difesa;

b) coordinamento dell'ATFM;

c) coordinamento delle risorse limitate nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar;

d) agevolazione della delega della fornitura di servizi di traffico aereo, qualora approvata dallo Stato membro interessato, tenendo conto dei necessari accordi per il coordinamento del traffico aereo generale e operativo e della necessità di mantenere un adeguato coordinamento nelle pertinenti strutture di spazio aereo;

- d bis) preparazione del piano strategico della rete e istituzione del piano operativo della rete;
- e) coordinamento e sostegno nella fornitura di capacità di controllo del traffico aereo nella rete conformemente agli impegni dei soggetti operativi interessati, quali indicati nel piano operativo della rete;
- f) coordinamento e sostegno nella gestione della crisi della rete;
- g) sostegno per l'assegnazione del ritardo ATFM, compreso il processo di adeguamento post-operazioni cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti e le autorità nazionali allo scopo di affrontare le questioni che riguardano la misurazione, la classificazione e l'assegnazione del ritardo ATFM;
- h) coordinamento e sostegno nelle attività di pianificazione e attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo, attraverso la partecipazione attiva dei soggetti operativi interessati alla gestione e alla governance, e tenendo in considerazione le esigenze militari e operative e le procedure operative associate, se del caso;
- i) monitoraggio del funzionamento dell'infrastruttura della rete ATM europea.

4 bis. Il gestore della rete propone misure di sostegno su questioni operative volte a una pianificazione e ad un funzionamento sicuri ed efficienti della rete tanto in condizioni normali quanto in condizioni di crisi della rete, nonché misure intese al miglioramento continuo delle operazioni della rete nel cielo unico europeo e delle prestazioni generali della rete, in particolare per quanto riguarda l'attuazione del sistema di prestazioni. Le azioni intraprese dal gestore della rete integrano pienamente gli aeroporti nella rete.

5. Il gestore della rete propone misure per l'eventualità in cui gli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 10 non trovino adeguata rispondenza nella capacità che deve essere fornita dai singoli fornitori di servizi di traffico aereo ed è concordata tra il gestore della rete e tali fornitori di servizi di traffico aereo nel piano operativo della rete.

6. Il gestore della rete, in coordinamento con le pertinenti parti interessate, fornisce consulenza alla Commissione in merito alla realizzazione dell'infrastruttura della rete ATM conformemente al piano generale ATM europeo, in particolare al fine di individuare gli investimenti necessari per la rete.

7. Tutte le misure adottate dal gestore della rete nell'esecuzione dei suoi compiti sono adottate mediante un processo decisionale cooperativo. Le parti del processo decisionale cooperativo agiscono nella misura più ampia possibile nell'ottica di migliorare il funzionamento e le prestazioni della rete, in particolare per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi a livello dell'Unione nel settore di prestazione essenziale dell'ambiente, tenendo conto degli interessi essenziali di sicurezza e delle circostanze regionali e locali.

7 bis. Il processo decisionale cooperativo di cui al paragrafo 7 si basa sui seguenti elementi:

- a) consultazione adeguata e periodica dei soggetti operativi interessati, dei coordinatori delle bande orarie aeroportuali, degli Stati membri e, se del caso, dell'Agenzia e della Commissione;
- b) modalità di lavoro dettagliate stabilite dal gestore della rete insieme, in particolare, ai soggetti operativi interessati e agli Stati membri, nonché processi per le operazioni stabilite dal gestore della rete per affrontare gli aspetti di pianificazione e operativi connessi all'esecuzione delle funzioni di rete.

La consultazione di cui alla lettera a) e le modalità di lavoro dettagliate di cui alla lettera b) tengono conto delle caratteristiche e dei requisiti specifici di ciascuna funzione di rete.

Il processo decisionale cooperativo mira al consenso. Per ciò che concerne la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo, è richiesto l'accordo dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

Qualora le misure connesse all'esecuzione dei compiti del gestore della rete siano contestate da uno o più soggetti operativi interessati, la questione è deferita al consiglio di gestione della rete ai fini della sua risoluzione.

7 ter. Un consiglio di gestione della rete è istituito mediante gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8 al fine di assicurare una governance appropriata dell'esecuzione delle funzioni di rete.

Il consiglio di gestione della rete è responsabile dell'approvazione o dell'avallo delle misure adottate o proposte dal gestore della rete alle condizioni stabilite nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 8, dell'approvazione delle specifiche per la consultazione e delle modalità di lavoro dettagliate di cui al paragrafo 7 bis, lettere a) e b), dell'approvazione del piano operativo della rete e dell'avallo del piano strategico della rete prima della sua approvazione da parte della Commissione insieme agli Stati membri, del monitoraggio dell'attuazione delle funzioni di rete e della formulazione di pareri o raccomandazioni su questioni specifiche.

Il consiglio di gestione della rete è composto da rappresentanti dei soggetti operativi interessati, coordinatori delle bande orarie, rappresentanti della Commissione, rappresentanti del gestore della rete e rappresentanti di Eurocontrol.

7 quater. Gli Stati membri sono pienamente coinvolti nelle decisioni di importanza strategica.

8. La Commissione, mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, stabilisce norme dettagliate per l'attuazione dell'articolo 26 e del presente articolo, in particolare per l'esecuzione delle funzioni di rete, comprese norme sulla gestione delle crisi, sulla nomina del gestore della rete, i termini e le condizioni di tale nomina e i compiti dettagliati del gestore della rete in relazione alle funzioni di rete, sulla composizione, il funzionamento, il processo decisionale e i compiti dettagliati del consiglio di gestione della rete, anche in relazione alla gestione delle crisi, sul processo decisionale cooperativo, sui criteri e i fattori che il gestore della rete e il consiglio di gestione della rete devono seguire nell'esercizio dei compiti loro attribuiti e su i meccanismi di governance della rete.

Articolo 28

Trasparenza della contabilità del gestore della rete

1. I conti finanziari del gestore della rete sono elaborati e pubblicati annualmente. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione. Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del gestore della rete, questi assicura il massimo rispetto possibile.
2. Il gestore della rete pubblica una relazione annuale sulle proprie attività ed è sottoposto periodicamente a un audit indipendente.

Articolo 30

Rapporti con le autorità militari

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri garantiscono che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo.

CAPITOLO V

**SPAZIO AEREO, INTEROPERABILITÀ E INNOVAZIONE
TECNOLOGICA**

Articolo 32

Informazioni aeronautiche in formato elettronico

Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, il gestore della rete, in cooperazione con Eurocontrol, istituisce un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello dell'Unione per promuovere la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo facilmente accessibile e rispondenti alle esigenze di tutti gli utenti pertinenti in termini di qualità e tempestività dei dati. Le informazioni aeronautiche rese disponibili in tal modo sono esclusivamente le informazioni conformi ai requisiti essenziali definiti all'allegato VIII, punto 2.1, del regolamento (UE) 2018/1139.

Articolo 32 bis

Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo

Secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, la Commissione:

- a) adotta le disposizioni appropriate sulle regole dell'aria in base agli standard ICAO e alle pratiche consigliate;
- b) adotta le disposizioni appropriate per garantire l'attuazione uniforme della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di traffico aereo sicuri ed efficienti all'interno del cielo unico europeo.

Articolo 33

Uso flessibile dello spazio aereo

1. Tenuto conto delle caratteristiche e della natura delle attività militari in ciascuno Stato membro, come pure dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti.
2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.
3. Se, in particolare alla luce delle relazioni presentate dagli Stati membri, sono necessarie condizioni uniformi per l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, la Commissione adotta, nei limiti della politica comune dei trasporti e fatte salve le responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda i rispettivi spazi aerei, atti di esecuzione secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.
4. Nei casi in cui l'applicazione del presente articolo dia luogo a difficoltà operative rilevanti, gli Stati membri possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri. In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione del paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

Articolo 34

Coordinamento di SESAR

I soggetti incaricati dei compiti stabiliti nel diritto dell'Unione nei settori del coordinamento della fase di definizione di SESAR, della fase di sviluppo di SESAR e della fase di realizzazione di SESAR, a seconda dei casi, garantiscono un coordinamento efficace tra le tre fasi indicate in maniera tale da conseguire una transizione priva di discontinuità e tempestiva tra di esse, concentrandosi in particolare sulla fase di industrializzazione.

Tutte le pertinenti parti interessate civili e militari sono coinvolte nella misura più ampia possibile.

La Commissione mette in atto meccanismi per monitorare l'efficacia del coordinamento di SESAR.

Articolo 35

Progetti comuni

1. La Commissione può istituire progetti comuni, a seconda delle esigenze in termini di sincronizzazione tra le parti interessate, per l'attuazione dei cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM europeo che hanno raggiunto una maturità sufficiente in grado di consentire capacità interoperabili in tutti gli Stati membri allo scopo di migliorare le prestazioni del cielo unico europeo.
2. La Commissione può inoltre definire meccanismi di governance per i progetti comuni e per la loro attuazione. Tutte le pertinenti parti interessate civili e militari sono coinvolte in tali meccanismi nella misura più ampia possibile e, ove possibile e opportuno, svolgono un ruolo di primo piano.
3. I progetti comuni possono essere ammissibili al finanziamento dell'Unione nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. A tal fine, e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e ad adeguate consultazioni con gli Stati membri e le parti interessate a norma dell'articolo 38, vagliando l'ordine di priorità e tutti gli strumenti appropriati per finanziarne l'attuazione.
4. La Commissione istituisce i progetti comuni e i meccanismi di governance di cui ai paragrafi 1 e 2 mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

CAPITOLO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 37

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico, in seguito denominato «comitato», composto da due rappresentanti per ciascuno Stato membro e presieduto dalla Commissione. Il comitato assicura un esame adeguato degli interessi di tutte le categorie di utenti. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 38

Consultazione delle parti interessate

1. Gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, il PRB, qualora ne sia stato designato uno a norma dell'articolo 9 ter, e il gestore della rete definiscono meccanismi di consultazione per consultare in modo appropriato le parti interessate per l'esercizio dei loro compiti ai fini dell'attuazione del presente regolamento.

2. La Commissione istituisce un meccanismo a livello dell'Unione per la consultazione delle parti interessate pertinenti in merito a questioni relative all'attuazione del presente regolamento. Alla consultazione partecipa lo specifico comitato di dialogo settoriale istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione. Ai fini del paragrafo 3, lettera e), qualora sia necessaria una consultazione su aspetti militari, oltre agli Stati membri la Commissione consulta l'Agenzia europea per la difesa e le autorità militari nazionali.

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2, sono consultati almeno i seguenti soggetti operativi e non operativi, se del caso:

- a) fornitori di servizi di navigazione aerea o gruppi che li rappresentano;
- b) il gestore della rete;
- c) gestori aeroportuali o gruppi che li rappresentano;
- d) utenti dello spazio aereo o gruppi che li rappresentano;
- f) l'industria manifatturiera;
- g) enti rappresentativi del personale;
- h) autorità nazionali, comprese le autorità militari nazionali competenti;
- i) i coordinatori delle bande orarie aeroportuali;
- j) organizzazioni non governative con un interesse per l'aviazione o l'ATM.

Articolo 38 bis

Relazioni con le parti interessate

I fornitori di servizi di traffico aereo definiscono meccanismi di consultazione dei pertinenti utenti dello spazio aereo, gestori aeroportuali e autorità militari in merito a tutte le questioni principali relative ai servizi forniti, comprese le pertinenti modifiche delle configurazioni dello spazio aereo, o ai principali investimenti che hanno un impatto rilevante sulla gestione del traffico aereo nonché sulla fornitura e/o sulle tariffe dei servizi di navigazione aerea.

Articolo 39

Relazioni con i paesi terzi

L'Unione e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, in particolare nella zona Eurocontrol o nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, essi si sforzano di estendere il cielo unico europeo ai suddetti paesi. Essi si sforzano altresì di cooperare con tali paesi nel quadro di accordi sulla fornitura di servizi transfrontalieri con paesi terzi, sulla cooperazione in materia di modernizzazione dell'ATM, sulle funzioni di rete o nel quadro dell'accordo tra l'Unione e Eurocontrol che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata, potenziando in tal modo la «dimensione paneuropea» dell'ATM.

Il presente articolo lascia impregiudicata la decisione degli Stati membri di estendere il cielo unico europeo ai rispettivi paesi e territori d'oltremare o a territori autonomi in altre regioni dell'ICAO.

Articolo 40

Sostegno da parte di altri organismi

La Commissione può chiedere il sostegno di altri organismi per l'adempimento dei compiti che le incombono in virtù del presente regolamento, tra cui ad Eurocontrol nel quadro dell'accordo tra l'Unione e Eurocontrol che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata.

Articolo 41

Riservatezza

1. Le autorità nazionali di vigilanza, che agiscono in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, le autorità nazionali competenti, la Commissione, il PRB e il gestore della rete si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni commerciali o sulle loro componenti di costo e di entrate.
2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, e della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti. In tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o delle altre parti interessate alla tutela delle loro informazioni sensibili sul piano commerciale.
3. Le informazioni e i dati resi disponibili in conformità dell'articolo 13, paragrafo 3 ter, dell'articolo 13 bis, paragrafo 6, dell'articolo 13 ter, paragrafo 2, dell'articolo 25, paragrafo 3, e dell'articolo 25, paragrafo 4, o comunicati a norma dell'articolo 19, paragrafo 6, in particolare per quanto riguarda i costi determinati e i costi effettivi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati, sono resi pubblici, fatta salva la tutela degli interessi commerciali di una persona fisica o giuridica, ivi compresa la proprietà intellettuale, a meno che vi sia un interesse pubblico prevalente alla divulgazione.

Articolo 42

Sanzioni

Gli Stati membri istituiscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e degli atti di esecuzione in base a esso adottati, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo, dei gestori aeroportuali e dei fornitori di servizi di navigazione aerea, e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 43

Valutazione

1. La Commissione effettua una valutazione degli impatti giuridici, sociali, economici e ambientali del presente regolamento come pure del suo valore aggiunto a livello sia nazionale che europeo, tra i cinque e gli otto anni dopo la sua entrata in vigore. Ove giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri, comprese le autorità militari, informazioni pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento.

2. La Commissione presentale risultanze al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione sono rese pubbliche.

Articolo 44

Salvaguardie

Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di applicare le misure eventualmente necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o difesa. Tali misure sono in particolare quelle che si rivelano indispensabili:

- a) ai fini della sorveglianza dello spazio aereo che è di loro responsabilità, conformemente agli accordi dell'ICAO sulla navigazione aerea regionale, compresa la capacità di individuare, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa;
- b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico;
- c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato;
- d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale;
- e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le necessarie possibilità di esercitazione.

Articolo 45

Abrogazione

I regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004 e n. 551/2004 sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

Articolo 46

Entrata in vigore e applicazione

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

2. L'articolo 3, paragrafo 3, e l'articolo 25, paragrafo 3, si applicano a decorrere dal *[OP: inserire la data corrispondente a 72 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento]*.

Gli articoli da 10 a 24 si applicano a decorrere da un anno dopo l'adozione. Tuttavia l'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 e l'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, al pari degli atti di esecuzione in base a essi adottati, continuano ad applicarsi ai fini dell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione in relazione al terzo periodo di riferimento. La decisione di esecuzione (UE) 2019/709 della Commissione, adottata il 6 maggio 2019, continua ad applicarsi fino alla fine del quarto periodo di riferimento.

L'articolo 27, paragrafo 4, e l'articolo 32 si applicano al gestore della rete a decorrere dal giorno in cui diventa applicabile una decisione di nomina adottata conformemente all'articolo 27, paragrafo 2.

L'articolo 42 si applica a decorrere dal *[OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento]*. Le misure adottate dagli Stati membri a norma del presente articolo si applicano a decorrere da:

[OP: inserire la data - 72 mesi dopo l'entrata di vigore del presente regolamento] per quanto riguarda le violazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 3, e all'articolo 25, paragrafo 3;

- un anno dopo l'adozione del presente regolamento per quanto riguarda le violazioni di cui agli articoli da 10 a 24.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO II

Regolamenti abrogati e relative modifiche

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1)	
Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10)	
Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20)	
Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34)	Unicamente gli articoli 1, 2 e 3

ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento 549/2004	Regolamento 550/2004	Regolamento 551/2004	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafi da 1 a 3			Articolo 1, paragrafi da 1 a 3
Articolo 1, paragrafo 4			-
-			Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 2, punto 1, lettere a) e b)			Articolo 2, punto 5, lettere a) e b)
Articolo 2, punto 2			Articolo 2, punto 1
Articolo 2, punto 3			Articolo 2, punto 2
-			Articolo 2, punto 2 bis)
Articolo 2, punto 4			Articolo 2, punto 4
-			Articolo 2, punto 6
Articolo 2, punto 5			Articolo 2, punto 3
Articolo 2, punto 6			Articolo 2, punto 11
Articolo 2, punto 7			Articolo 2, punto 12
-			Articolo 2, punto 13
Articolo 2, punto 8			Articolo 2, punto 14
Articolo 2, punto 9			Articolo 2, punto 8
Articolo 2, punto 10			Articolo 2, punto 9
Articolo 2, punto 11			Articolo 2, punto 10

Articolo 2, punto 12			Articolo 2, punto 17
-			Articolo 2, punti da 18 a 20
Articolo 2, punto 13			Articolo 2, punto 16
Articolo 2, punto 13 bis			Articolo 2, punto 33
Articolo 2, punto 14			-
-			Articolo 2, punto 21
-			Articolo 2, punto 22
Articolo 2, punto 16			Articolo 2, punto 23
Articolo 2, punto 17			Articolo 2, punto 32
Articolo 2, punto 18			-
Articolo 2, punto 19			Articolo 2, punto 24
-			Articolo 2, punti 25 e 26
Articolo 2, punto 20			Articolo 2, punto 31
Articolo 2, punto 22			Articolo 2, punto 34
Articolo 2, punto 23			-
Articolo 2, punto 23 bis			Articolo 2, punto 35
-			Articolo 2, punti 35 ter e 35 quater
Articolo 2, punto 23 ter			Articolo 2, punto 15
Articolo 2, punti 24 e 25			-
Articolo 2, punto 26			Articolo 2, punto 36

Articolo 2, punto 27			-
Articolo 2, punto 28			Articolo 2, punto 37
Articolo 2, punto 29			Articolo 2, punto 38
-			Articolo 2, punti 39 e 40
Articolo 2, punto 30			Articolo 2, punto 41
-			Articolo 2, punti 42 e 43
-			Articolo 2, punti da 43 bis a 43 quater
Articolo 2, punto 31			Articolo 2, punto 44
-			Articolo 2, punto 44 bis
-			Articolo 2, punto 45
Articolo 2, punto 32			-
Articolo 2, punto 33			Articolo 2, punto 46
Articolo 2, punto 34			Articolo 2, punto 47
-			Articolo 2, punti da 48 a 52
Articolo 2, punti 35 e 36			-
Articolo 2, punto 38			Articolo 2, punto 53
Articolo 2, punto 39			Articolo 2, punto 54
-			Articolo 2, punto 56

Articolo 2, punto 40			Articolo 2, punto 57
Articolo 2, punto 41			Articolo 2, punto 27
-			Articolo 2, punti da 28 a 30
			Articolo 2 bis
Articolo 3			-
Articolo 4, paragrafo 1			Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2			Articolo 3, paragrafo 3
-			Articolo 3, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 3			Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 4			
-			
Articolo 4, paragrafo 5			Articolo 3, paragrafo 9
-			Articoli da 4 a 9
Articolo 5, paragrafo 1			Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2			
Articolo 5, paragrafo 3			Articolo 37, paragrafo 3
-			Articolo 37, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafi 4 e 5, e articolo 6			-
Articolo 7			Articolo 39
Articolo 8, paragrafo 1			Articolo 40

Articolo 8, paragrafo 2			-
-			Articolo 41
Articolo 9			Articolo 42
Articolo 10, paragrafo 1			Articolo 38, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2			Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafo 3			Articolo 38, paragrafo 3
-			Articolo 38 bis
Articolo 11, paragrafo 1, prima frase, e paragrafo 3, lettera d), prima e terza frase			Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 1, lettere da a) a c)			Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 2			-
Articolo 11, paragrafo 3, lettera a)			Articolo 11
Articolo 11, paragrafo 3, lettere b) e c)			Articolo 13, paragrafi 1, 3, 3 bis e 3 ter
-			Articolo 13, paragrafi 1 bis e 1 ter
Articolo 11, paragrafo 3 ter			Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3, lettera c), primo comma			Articolo 13, paragrafo 5

Articolo 11, paragrafo 3, lettera c), primo comma			Articolo 13 bis, paragrafo 1
-			Articolo 13 bis, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3, lettera a)			Articolo 13 bis, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 3, lettera c), dal secondo al quarto comma			Articolo 13 bis, paragrafi 4 e 5
-			Articolo 13 bis, paragrafo 6
Articolo 11, paragrafo 3, lettera d), seconda frase			Articolo 13 ter, paragrafo 2
-			Articolo 13 ter, paragrafi 1 e 2 bis
Articolo 11, paragrafo 3, lettera e)			Articolo 13 ter, paragrafo 3
-			Articoli 16 e 17
Articolo 11, paragrafo 4, lettera a)			Articolo 10, paragrafo 3, lettera a)
-			Articolo 10, paragrafo 3, lettere da b) a d)
Articolo 11, paragrafo 4, lettere b) e c)			-
Articolo 11, paragrafo 4, lettera d)			Articolo 10, paragrafo 3, lettera e)
Articolo 11, paragrafo 4, lettera e)			Articolo 10, paragrafo 3, lettera f)
-			Articolo 10, paragrafo 3, lettere da g) a k)

Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma			Articolo 18
Articolo 11, paragrafo 5			-
Articolo 11, paragrafo 6			Articolo 18
-			Articoli da 19 a 35
Articolo 12, paragrafo 1 e paragrafo 2, fino a «all'articolo 3»			Articolo 43, paragrafo 1
Articolo 12, paragrafo 2, parte della prima frase che inizia con «e riferisce innanzitutto al Parlamento europeo»			Articolo 43, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafi 3 e 4			-
Articolo 13			Articolo 44
-			Articolo 45
Articolo 13 bis			-
Articolo 14			Articolo 46
	Articolo 1		Articolo 1, paragrafo 1
	-		Articolo 1, paragrafi da 2 a 4
	-		Articoli 2 e 3
	Articolo 2, paragrafo 1		Articolo 4, paragrafo 1
	-		

	Articolo 2, paragrafo 2		Articolo 4, paragrafo 3
	-		Articolo 5, paragrafo 1
	Articolo 2, paragrafo 3		Articolo 5, paragrafo 3
	Articolo 2, paragrafo 4		Articolo 5, paragrafo 2
	Articolo 2, paragrafo 5		Articolo 5, paragrafo 4
	Articolo 2, paragrafo 6		Articolo 5, paragrafo 5
	-		Articolo 5, paragrafo 5 bis
	Articoli da 3 a 6		-
	Articolo 7		Articolo 7, paragrafo 1 bis, lettera a)
	Articolo 7, paragrafo 2		Articolo 7, paragrafo 1 bis, lettera c)
	Articolo 7, paragrafo 3, prima frase		-
	Articolo 7, paragrafo 3, seconda e terza frase		-
	Articolo 7, paragrafo 4		
			Articolo 6, paragrafi 2 bis e 3
	Articolo 7, paragrafi 5 e 6		-
	Articolo 7, paragrafo 7		Articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, e articolo 6, paragrafi 4 e 5
	Articolo 7, paragrafi 8 e 9		-
	-		Articolo 6, paragrafo 6

	Articolo 8, paragrafo 1		Articolo 7, paragrafo 1
	-		Articolo 7, paragrafo 1, lettera b) e secondo comma, lettere c) e d)
	Articolo 8, paragrafo 2		Articolo 7, paragrafo 2
			Articolo 7, paragrafo 2, ultima frase
	Articolo 8, paragrafo 3		Articolo 7, paragrafo 3
	Articolo 8, paragrafi 4 e 5		-
	Articolo 8, paragrafo 6		Articolo 7, paragrafo 4
	Articolo 9		Articolo 7 bis
	Articolo 9 bis		Articolo 2 bis
	Articolo 9 ter		-
	Articolo 10		Articolo 7 ter
	-		Articoli da 9 ter a 18
	Articolo 11		Articolo 30
	Articolo 12, paragrafo 1		Articolo 25, paragrafo 1
	Articolo 12, paragrafo 2		Articolo 25, paragrafo 1
	Articolo 12, paragrafo 3		Articolo 25, paragrafo 3
	-		Articolo 25, paragrafo 4
	Articolo 12, paragrafo 4		Articolo 25, paragrafo 2
	-		Articoli da 26 a 28

	Articolo 12, paragrafo 5		-
	Articolo 13, paragrafo 1		Articolo 9 bis, paragrafo 1
	-		
	Articolo 13, paragrafo 2		Articolo 9 bis, paragrafo 3
	Articolo 13, paragrafo 3		Articolo 9 bis, paragrafo 4
	-		Articoli da 32 bis a 34
	Articolo 14		Articolo 19, paragrafo 1
	Articolo 15, paragrafo 1		Articolo 19, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera f)		Articolo 19, paragrafo 3
	-		Articolo 19, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera a)		Articolo 20, paragrafi 1 e 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), prima frase		Articolo 20, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), seconda frase		Articolo 20, paragrafo 3
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), terza frase		Articolo 20, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera c)		-
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera d)		Articolo 20, paragrafo 6

	Articolo 15, paragrafo 2, lettera e)		Articolo 20, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera f)		Articolo 19, paragrafo 6, e articolo 23
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera a)		Articolo 22, paragrafo 1
	-		Articolo 22, paragrafi 2, 3 e 5 bis
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera b)		Articolo 22, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera c)		Articolo 21, paragrafo 1
	-		Articolo 21, paragrafi 1 bis e 2
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera d)		Articolo 19, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera e)		Articolo 20, paragrafo 2, e articolo 22, paragrafo 1
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera f)		Articolo 22, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 4		Articolo 23
	Articolo 15 bis, paragrafo 1 e paragrafo 3, prima frase		Articolo 35, paragrafi 1 e 4
	Articolo 15 bis, paragrafo 2		Articolo 35, paragrafi 2 e 4
	Articolo 15 bis, paragrafo 3, dalla seconda alla quarta frase		Articolo 35, paragrafo 3
	-		Articoli da 37 a 40
	Articolo 15 bis, paragrafo 3, quinta frase		-

	Articolo 16, paragrafo 1		Articolo 24, paragrafo 1
	Articolo 16, paragrafo 2		Articolo 24, paragrafi 2 e 3
	Articolo 16, paragrafo 3		Articolo 24, paragrafo 3
	Articolo 17		-
	Articolo 18, paragrafo 1		Articolo 41, paragrafo 1
	Articolo 18, paragrafo 2		Articolo 41, paragrafo 2
	Articolo 18, paragrafo 3		Articolo 41, paragrafo 3
	-		Articoli da 42 a 45
	Articolo 19		Articolo 46
	Allegato I		-
	Allegato II		-
		Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 1
		-	Articolo 1, paragrafi 2 e 3
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
		-	Articolo 1, paragrafi 5 e 6, e articoli da 2 a 25
		Articolo 1, paragrafo 4, e articolo 3	-
		Articolo 3 bis	Articolo 32
		Articoli 4 e 5	-
		Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
			Articolo 26, paragrafo 1 bis

		Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 26, paragrafo 2
		-	Articolo 26, paragrafo 3
		Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 26, paragrafo 4
		-	Articolo 27, paragrafo 1
		Articolo 6, paragrafo 2, terzo comma, prima frase	Articolo 27, paragrafo 2
		Articolo 6, paragrafo 2, terzo comma, seconda e terza frase	Articolo 27, paragrafo 3
		-	Articolo 27, paragrafi da 4 a 7 quater
		Articolo 6, paragrafo 3	-
		Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 27, paragrafo 8
		Articolo 6, paragrafo 5	Articolo 26, paragrafo 1 bis
		Articolo 6, paragrafo 6	Articolo 26, paragrafo 2, lettera b)

		Articolo 6, paragrafi da 7 a 9	Articolo 27, paragrafo 8
		-	Articoli 28 e 30
		Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 33, paragrafo 1
		Articolo 7, paragrafo 2	Articolo 33, paragrafo 2
		Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafo 3
			Articolo 33, paragrafo 4
		-	Articoli da 34 a 45
		Articoli 8 e 10	-
