



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 22 settembre 2020
(OR. en)

10840/20

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0186 (COD)**

**AVIATION 163
CODEC 848**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	22 settembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 579 final
Oggetto:	Proposta modificata di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 579 final.

All.: COM(2020) 579 final



Bruxelles, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

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)

{SWD(2020) 187 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

L'iniziativa del cielo unico europeo (*Single European Sky - SES*) si pone l'obiettivo di migliorare l'efficienza complessiva dell'organizzazione e della gestione dello spazio aereo europeo mediante una riforma del settore della fornitura di servizi di navigazione aerea (*Air Navigation Services - ANS*). L'iniziativa, il cui sviluppo ha comportato due pacchetti legislativi completi ("SES I" e "SES II"), si compone di quattro regolamenti¹.

L'esperienza acquisita con i pacchetti SES I (dal 2004) e SES II (dal 2009) ha dimostrato che i principi e l'orientamento generale del cielo unico europeo sono validi e dovrebbero essere mantenuti. Tuttavia, malgrado tale corpus legislativo, i costi della gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management - ATM*) rimangono elevati e persistono ritardi che risultano dannosi per l'ambiente. Tale situazione è dovuta a capacità limitate, come pure a inefficienze nell'ATM che determinano la congestione del traffico aereo, anche in condizioni normali. È chiaro che gli obiettivi definiti al momento dell'istituzione del cielo unico europeo non sono stati pienamente conseguiti entro il termine previsto.

La presente proposta modificata mira pertanto non solo ad eliminare le inefficienze esistenti nell'ATM che risultano dannose per l'ambiente, ma anche a rafforzare altri aspetti utili in materia di ATM, come una fornitura di servizi di dati più agile e incentivi che possono attivamente apportare miglioramenti e contribuire a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale del settore dell'aviazione.

La proposta originaria di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione), nota con l'acronimo SES2+, è stata adottata dalla Commissione l'11 giugno 2013. Essa mirava ad accelerare l'attuazione della riforma dei servizi di navigazione aerea, senza discostarsi dai suoi principi e obiettivi originari.

Dall'adozione della proposta, e più in generale nel corso dell'ultimo decennio, il settore dell'aviazione si è ulteriormente evoluto, con sviluppi a livello tecnologico e una crescita globale sostenuta del traffico fino ai primi mesi del 2020. La pandemia di COVID-19 ha causato un drastico calo del traffico, che ha evidenziato la mancanza di resilienza del SES a livello strutturale, data la difficoltà di adeguare la fornitura di servizi all'andamento del traffico. Anche il contesto politico si è evoluto. In particolare, è stato adottato l'accordo di

¹ Il "regolamento quadro" [regolamento (CE) n. 549/2004], che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo; il "regolamento sulla fornitura dei servizi" [regolamento (CE) n. 550/2004], che riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo; il "regolamento sullo spazio aereo" [regolamento (CE) n. 551/2004], che verte sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo; il "regolamento sull'interoperabilità" [regolamento (CE) n. 552/2004], che riguarda l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

Il pacchetto composto da tali regolamenti nella loro versione iniziale è noto come "SES I". Modifiche di tutti e quattro i regolamenti sono state introdotte con il regolamento (CE) n. 1070/2009, noto come "SES II".

Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato nel frattempo abrogato, fatto salvo un periodo transitorio per talune disposizioni, mediante il regolamento (UE) 2018/1139 recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

Parigi, che comporta la necessità per il settore dell'aviazione di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ (a fronte, finora, di una crescita rapida e continua delle emissioni stesse). Nel dicembre 2019 la Commissione ha adottato la comunicazione sul Green Deal europeo, con l'obiettivo di conseguire la neutralità climatica e ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. È opportuno aggiornare la proposta legislativa SES2+ affinché rifletta tali cambiamenti.

Al fine di permettere al settore di realizzare al meglio il proprio potenziale economico operando nel contempo in maniera più sostenibile, è necessario prevedere una revisione che garantisca una fornitura più flessibile dei servizi di navigazione aerea, adeguata al contesto operativo di oggi e di domani. Le norme proposte dovrebbero consentire di adattare la capacità in maniera rapida ed efficiente all'incremento o alla diminuzione della domanda o alle diverse esigenze a livello geografico. Ciò contribuirebbe inoltre al conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo e, più concretamente, alla riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dell'aviazione, che costituisce un aspetto di capitale importanza. La necessaria riduzione di tali emissioni comporta una serie di misure diverse, molte delle quali produrranno i loro effetti solo a lungo termine. Tuttavia una revisione tempestiva del sistema SES e l'applicazione delle nuove norme che ne derivano possono generare le prime riduzioni tangibili delle emissioni di CO₂ già a partire dall'inizio del 2025.

Oltre all'esigenza di una revisione globale, i motivi specifici per modificare la proposta SES2+ sono tra l'altro:

- la necessità di semplificare il testo e allinearlo alla pertinente legislazione dell'Unione entrata in vigore dopo lo stallo dei negoziati sulla proposta originaria SES2+ del 2013²;
- la necessità di adattare talune definizioni e norme in maniera tale che riflettano i contributi delle parti interessate e l'esperienza acquisita, come pure le conclusioni pertinenti di relazioni e studi condotti di recente³;
- l'opportunità che il testo rifletta le raccomandazioni contenute nella relazione del gruppo di saggi sul futuro del cielo unico europeo⁴;
- l'opportunità che il testo rifletta, del pari, le raccomandazioni scaturite dal progetto pilota del Parlamento europeo sulla futura architettura dello spazio aereo europeo e dalle relazioni della Corte dei conti europea;
- l'importanza, parimenti, che il testo rifletta i recenti sviluppi tecnologici nel settore dell'aviazione e gli impegni espressi nel Green Deal europeo quanto alla decarbonizzazione del settore dei trasporti.

Pur introducendo numerosi cambiamenti, la presente proposta modificata si prefigge i medesimi obiettivi della proposta SES2+ del 2013, sebbene, in alcuni casi, preveda mezzi diversi per conseguirli. Per quanto le soluzioni corrispondenti alle opzioni prescelte individuate nella valutazione d'impatto del 2013 siano state in alcuni casi mantenute, alcune

² In primo luogo il regolamento (UE) 2018/1139.

³ Cfr. l'allegato III del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>.

soluzioni sono state aggiornate per riflettere i cambiamenti che hanno interessato il settore. Nella sezione 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta sono descritte in dettaglio le modifiche e sono presentati elementi che le giustificano.

Poiché i principali obiettivi e le opzioni prescelte individuati nella valutazione d'impatto sono essenzialmente mantenuti, appare improbabile che le norme proposte nel presente documento abbiano impatti significativamente diversi a livello economico, ambientale o sociale rispetto alla proposta SES2+ originaria. Non è pertanto necessaria una nuova valutazione d'impatto per la presente proposta modificata oltre all'analisi contenuta nel suddetto documento di lavoro dei servizi della Commissione.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La strategia per l'aviazione in Europa della Commissione⁵, elaborata nel 2015, chiedeva l'adozione rapida da parte dei colegislatori del regolamento oggetto della proposta SES2+. La modifica di tale proposta è pienamente in linea con la strategia globale della Commissione per il settore strategico in questione e dovrebbe, in particolare, agevolare i progressi in relazione a questo fascicolo legislativo.

La legislazione sul cielo unico europeo è strettamente connessa al corpus legislativo dell'Unione in materia di sicurezza aerea e ai compiti affidati all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia")⁶. La presente proposta è intesa tra l'altro a semplificare la legislazione eliminando talune sovrapposizioni tra le norme vigenti e ad allineare la legislazione sul cielo unico europeo al regolamento di base dell'AESA.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il miglioramento delle norme sul cielo unico europeo è stato identificato nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo quale misura in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dell'aviazione. Tale miglioramento ridurrebbe in particolare la congestione del traffico aereo, rendendo in tal modo possibile l'uso più frequente di rotte dirette. La proposta contiene inoltre elementi importanti intesi a rafforzare la digitalizzazione e il mercato interno, che rappresentano altre due priorità della Commissione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della modifica proposta è l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea conferisce all'Unione il diritto di intervenire nel settore in oggetto, per il quale sussiste una competenza concorrente.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en.

⁶ Regolamento (UE) 2018/1139.

La gestione del traffico aereo, più specificatamente, è contemplata dal 2004 da disposizioni del diritto dell'Unione che non possono essere modificate di propria iniziativa dagli Stati membri. In sostanza, e per sua natura, la gestione del traffico aereo incide sullo spazio aereo di tutta l'Unione europea e la circolazione transfrontaliera di persone, merci, servizi e capitali è intrinseca al settore dell'aviazione ed è pertanto affrontata meglio a livello dell'Unione.

L'azione a livello dell'Unione è necessaria per ridurre la frammentazione dello spazio aereo europeo e consentire in tal modo una gestione più efficiente, che sia in grado di affrontare la carenza di capacità in una prospettiva globale e quindi di ridurre i ritardi e le conseguenti emissioni supplementari.

- **Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti. Essa è incentrata sugli elementi sostenuti dai vari contributi elencati all'allegato III del documento di lavoro dei servizi della Commissione che la accompagna.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta originaria era intesa a modificare i regolamenti vigenti procedendo alla loro rifusione in un unico atto a fini di chiarezza. Tale approccio è tuttora giustificato ed è opportuno utilizzare lo stesso strumento, ossia un regolamento rifuso, con le necessarie modifiche sostanziali.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

Una nuova valutazione d'impatto, oltre a quella che accompagnava la proposta iniziale nel 2013 [SWD(2013) 206 final] non è ritenuta necessaria poiché i principali obiettivi e le opzioni prescelte non sono cambiati in modo significativo e gli impatti a livello economico, ambientale o sociale del testo proposto non dovrebbero risultare significativamente diversi dagli impatti previsti in base ai termini della proposta SES2+ iniziale.

Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta modificata [aggiungere riferimento] presenta tuttavia ulteriori elementi giustificativi e analisi, in particolare per quanto riguarda gli aggiornamenti delle soluzioni volte a realizzare le opzioni prescelte nel 2013. Tali aggiornamenti riflettono i cambiamenti nel settore e prevedono mezzi nuovi o modificati per conseguire gli obiettivi definiti. Gli elementi aggiuntivi sono basati su vari contributi raccolti nel corso degli ultimi anni. Nel 2017 la Corte dei conti europea ha pubblicato una relazione speciale sul cielo unico europeo, che conteneva raccomandazioni rivolte alla Commissione. Nel 2019 la Corte ha dato seguito alla sua precedente analisi con un'altra relazione speciale sulla normativa dell'UE per la modernizzazione della gestione del traffico aereo. La relazione formula raccomandazioni rivolte alla Commissione su questioni che sono prese direttamente in considerazione nella presente proposta modificata o che possono essere affrontate mediante atti della Commissione basati su conferimenti di potere esistenti o proposti.

Nel 2019 è stato istituito un gruppo di saggi, composto da 15 eminenti esperti del settore, per valutare la situazione vigente e le necessità future in materia di ATM nell'UE. Dopo vari mesi di consultazioni sotto forma di audizioni con tutti i soggetti operativi interessati, il gruppo ha pubblicato nell'aprile 2019 la relazione del gruppo di saggi sul futuro del cielo unico europeo, che ne riflette la posizione comune e contiene 10 raccomandazioni⁷. In parallelo, il Parlamento europeo ha commissionato un progetto pilota sulla futura architettura dello spazio aereo europeo il cui lavoro è sfociato in una relazione pubblicata nel marzo 2019. Nell'ambito della presidenza finlandese del Consiglio dell'Unione europea si è tenuta nel settembre 2019 una conferenza ad alto livello sul futuro del cielo unico europeo, dalla quale è scaturita una dichiarazione comune delle parti interessate che esortava le istituzioni europee a intervenire per semplificare il quadro normativo e l'assetto istituzionale al fine di rispondere alle necessità presenti e future della gestione del traffico aereo a livello europeo, rendendola idonea allo scopo.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta modificata**

Analogamente a quanto avvenuto con la proposta precedente, si propone che i vigenti regolamenti SES siano fusi in un unico regolamento; ciò ha reso necessaria una serie di modifiche. Il nuovo atto è strutturato in sei capitoli:

- capitolo I - Disposizioni generali;
- capitolo II - Autorità nazionali di vigilanza;
- capitolo III - Fornitura di servizi;
- capitolo IV - Gestione della rete;
- capitolo V - Spazio aereo, interoperabilità e innovazione tecnologica;
- capitolo VI - Disposizioni finali.

In tale contesto, è proposta la soppressione di elementi che si sovrappongono al regolamento (UE) 2018/1139. Analogamente, alcuni dettagli sono modificati in parallelo nel regolamento (UE) 2018/1139 al fine di garantire un corretto allineamento dei due regolamenti. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 e, di conseguenza, non è più preso in considerazione nella presente proposta modificata. È stato tuttavia mantenuto l'obiettivo dell'interoperabilità del cielo unico europeo.

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>.

Autorità nazionali di vigilanza [articoli 3, 4 e 5, da leggersi in combinato disposto con il nuovo articolo 114 decies del regolamento (UE) 2018/1139, definito in una distinta proposta presentata in contemporanea⁸]

Una delle principali esigenze in termini di intervento identificate nella valutazione d'impatto consiste nel rafforzamento delle autorità nazionali di vigilanza, per quanto riguarda la loro indipendenza e le loro competenze, nonché per quanto attiene alle loro risorse. A tal fine, l'articolo 3 descrive il livello di indipendenza richiesto alle autorità nei confronti dei fornitori di servizi sottoposti alla loro sorveglianza e di qualsiasi altro soggetto pubblico o privato. L'applicazione del regime proposto richiede una previa riorganizzazione amministrativa in taluni Stati membri, ragion per cui è altresì proposto di prevedere al riguardo un periodo transitorio di 48 mesi (progetto di articolo 46, paragrafo 2). Sono inoltre fissati requisiti più espliciti in relazione alle competenze e all'indipendenza del personale assunto, in particolare per quanto riguarda i responsabili delle decisioni strategiche. Allo stesso scopo, il progetto di articolo 20, relativo alla "base di calcolo delle tariffe", opera un riferimento esplicito, quale elemento ammissibile, ai costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo in relazione alla loro sorveglianza e certificazione da parte delle autorità nazionali di vigilanza. Tale norma crea le condizioni per un finanziamento adeguato delle autorità nazionali competenti mediante i corrispondenti diritti.

Allo scopo, tra l'altro, di migliorare la cooperazione tra le autorità e nell'interesse di diffondere competenze e migliori prassi, è proposto di istituire un forum adeguato per le autorità nazionali di vigilanza, sotto forma del comitato consultivo per la valutazione delle prestazioni [si vedano i progetti di nuovi articoli 114 bis e 114 decies del regolamento (UE) 2018/1139].

Si propone di operare una distinzione chiara tra i compiti delle autorità nazionali di vigilanza, competenti per le questioni attinenti al cielo unico europeo, e quelli delle autorità nazionali competenti nel settore della sicurezza aerea di cui al regolamento (UE) 2018/1139. Le prime dovrebbero essere responsabili della certificazione economica relativa alle condizioni finanziarie necessarie per la fornitura di servizi di navigazione aerea, per il monitoraggio degli appalti per i servizi di navigazione aerea, nonché per l'applicazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione. Le seconde rimangono incaricate della certificazione della sicurezza, della sorveglianza e degli altri compiti descritti nel regolamento (UE) 2018/1139.

Certificazione economica dei fornitori di servizi di navigazione aerea e designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo (articoli 6 e 7)

La certificazione relativa alla sicurezza e la sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea sono contemplate dal regolamento (UE) 2018/1139. Oltre ai certificati richiesti a norma di tale regolamento, la fornitura di servizi di navigazione aerea dovrebbe essere subordinata al rispetto di determinati requisiti in materia di solidità finanziaria e copertura assicurativa e della responsabilità. È a tal fine proposto di prevedere un certificato economico rilasciato dalle autorità nazionali di vigilanza.

⁸ COM(2020) 577.

La proposta modificata stabilisce inoltre che i fornitori di servizi di traffico aereo siano designati per un periodo massimo di 10 anni. Lo scopo di tale misura è garantire che la designazione sia riesaminata periodicamente.

CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali (articolo 8)

I servizi forniti a sostegno dei servizi di traffico aereo possono offrire incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi e dovrebbero consentire una maggiore flessibilità e promuovere l'innovazione. Tali eventuali miglioramenti potrebbero essere ottenuti mediante la fornitura a condizioni di mercato, cui tali servizi si prestano data la loro natura. È pertanto proposto di sostituire l'articolo 9 del regolamento (CE) n. 550/2004 con una norma relativa alla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali a condizioni di mercato.

I servizi di traffico aereo, che sono considerati monopoli naturali, sono in via di principio soggetti all'obbligo di designazione di un determinato fornitore da parte delle autorità competenti. I fornitori di servizi di traffico aereo dovrebbero tuttavia poter decidere se acquistare CNS, AIS, ADS o MET. Per quanto riguarda i servizi di traffico aereo presso i terminali, i gestori aeroportuali dovrebbero essere in grado di decidere se acquistare servizi per il controllo dell'aerodromo, ove l'appalto consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo. A questa stessa condizione, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare l'acquisto di servizi per il controllo di avvicinamento.

Al fine di garantire la parità di condizioni ed evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza, i servizi di rotta dovrebbero essere separati, in termini di organizzazione, dagli altri servizi di navigazione aerea.

Servizi comuni di informazione (articolo 9)

L'articolo 9 della proposta modificata contiene disposizioni relative ai servizi comuni di informazione necessari per consentire una gestione sicura del traffico aereo di aeromobili senza equipaggio (traffico di droni). L'articolo è allineato ai recenti sviluppi normativi in materia di esercizio di aeromobili senza equipaggio. Si propone di disciplinare il prezzo di tali servizi in modo da contenere il costo della gestione del traffico di aerei senza equipaggio.

Sistemi di prestazioni e di tariffazione e organo di valutazione delle prestazioni (articoli da 10 a 25)

È opportuno rafforzare e rendere più efficiente la regolamentazione economica. È a tal fine proposto di affidare agli stessi fornitori di servizi di traffico aereo designati il compito di elaborare i loro piani di miglioramento delle prestazioni e di presentarli per approvazione all'autorità competente. A seconda dei casi, tale autorità può essere l'Agenzia operante in qualità di organo di valutazione delle prestazioni (*Performance Review Body* - PRB) o un'autorità nazionale di vigilanza.

La funzione di organo di valutazione delle prestazioni, per la quale sono stabilite norme di governance specifiche nella proposta di modifica del regolamento (UE) 2018/1139, è concepita in maniera tale da consentire l'adozione di decisioni pertinenti con l'indipendenza e le competenze necessarie. Le norme di finanziamento proposte dovrebbero garantire che l'Agenzia sia dotata delle risorse necessarie. Per motivi di economia procedurale, è proposto

che le decisioni adottate dall'Agenzia operante in qualità di PRB siano soggette a una procedura di ricorso aperta alle parti coinvolte.

La presente proposta modificata stabilisce le responsabilità rispettive dell'Agenzia operante in qualità di PRB e delle autorità nazionali di vigilanza per quanto attiene all'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione. In particolare, l'Agenzia operante in qualità di PRB è incaricata di valutare e approvare la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali, nonché di valutare e approvare i piani di miglioramento delle prestazioni relativi ai servizi di navigazione aerea di rotta. Le autorità nazionali di vigilanza sono responsabili della valutazione e dell'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni relativi ai servizi di navigazione aerea presso i terminali. Piani distinti per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali devono a tal fine essere presentati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati che forniscono entrambi i tipi di servizi.

Le caratteristiche del sistema di tariffazione proposto sono allineate a tale nuovo approccio. È inoltre proposto di istituire meccanismi per la modulazione delle tariffe a livello dell'Unione, in maniera tale da promuovere in particolare il miglioramento delle prestazioni ambientali o della qualità del servizio.

È infine proposto di aggiungere determinati requisiti alle norme in materia di trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea (articolo 25). L'intento è quello di prevenire le sovvenzioni incrociate e le distorsioni che ne conseguirebbero. La norma dovrebbe in particolare agevolare l'applicazione degli articoli 8 e 9.

Blocchi funzionali di spazio aereo

La proposta modificata non prevede più disposizioni relative ai blocchi funzionali di spazio aereo. L'assenza di tali norme non impedirebbe agli Stati membri di mantenere o creare blocchi di spazio aereo, qualora sia ritenuto utile. Del pari, l'assenza di tali norme non impedirebbe forme flessibili di cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Gestione della rete (articoli 26, 27 e 28)

L'articolo 26 elenca le funzioni di rete e ne definisce gli obiettivi. L'articolo 27 definisce il ruolo del gestore della rete, che deve contribuire all'esecuzione delle funzioni di rete, e stabilisce disposizioni relative alla nomina del gestore della rete, ai compiti quest'ultimo e ai processi decisionali che deve applicare.

È proposto che le funzioni di rete siano soggette a norme specifiche del sistema di prestazioni (articolo 16).

A norma dell'articolo 28, il gestore della rete deve pubblicare i propri conti finanziari ed essere sottoposto a un audit indipendente.

Disponibilità dei dati e accesso agli stessi (articolo 31)

È proposto di modificare le norme in materia (anche rispetto alla proposta iniziale) in maniera tale da agevolare la fornitura di servizi di dati sul traffico aereo su un mercato transfrontaliero e unionale. Inoltre, i termini utilizzati nel progetto di articolo 31 sono tali da garantire che i nuovi operatori sul mercato dei dati abbiano accesso ai pertinenti dati operativi anche prima

della certificazione. Al fine di prevenire sovvenzioni incrociate o oneri doppi, si propone di stabilire principi di fissazione dei prezzi adeguati.

Uso flessibile dello spazio aereo (articolo 33)

L'articolo 33 riflette in larga misura l'articolo 7 del regolamento (CE) n. 551/2004 e continua ad attribuire agli Stati membri la responsabilità di garantire l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo. Tuttavia esso richiede inoltre che tale concetto sia applicato coerentemente con il piano generale ATM. L'articolo 33 integra il requisito essenziale stabilito con il regolamento (UE) 2018/1139 in base al quale la gestione dello spazio aereo deve sostenere l'applicazione uniforme dell'uso flessibile dello spazio aereo.

Coordinamento di SESAR (articolo 34)

L'articolo 34 impone ai soggetti pertinenti di cooperare nell'ottica di garantire un coordinamento efficace tra le diverse fasi del progetto SESAR.

• Modifiche rispetto alla proposta originaria di cui al punto 1

Le modifiche apportate dalla presente proposta modificata, rispetto alla proposta di cui al punto 1, sono le seguenti:

Considerando

1) il considerando 1 è così semplificato:

"Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ e il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ hanno subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla loro rifusione.";

2) il considerando 2 è soppresso;

3) il considerando 3 è rinumerato come considerando 2 ed è così modificato:

- (a) dopo il riferimento al "regolamento (CE) n. 552/2004" sono aggiunti i termini "del Parlamento europeo e del Consiglio¹²";
- (b) il considerando non numerato che segue il considerando 3 diventa la seconda frase del considerando 2, che è così riformulata:

"L'adozione del secondo pacchetto, ossia del regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, ha ulteriormente rafforzato l'iniziativa del cielo unico europeo

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

introducendo i concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni della rete ATM europea.";

(c) è aggiunta la nuova terza frase seguente:

"Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, poiché le norme necessarie per l'interoperabilità dei sistemi, dei costituenti e delle procedure ATM sono state incluse in tale regolamento.";

4) è inserito il seguente nuovo considerando 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.";

5) il considerando 6 è così riformulato:

"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 umana¹⁴ del cielo unico europeo dovrebbero essere analizzati e tenuti in considerazione.";

6) è inserito il seguente nuovo considerando 7:

"I miglioramenti delle prestazioni ambientali dell'ATM contribuiscono inoltre direttamente al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi e del Green Deal europeo della Commissione, in particolare attraverso la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione.";

7) il considerando 7 è rinumerato come considerando 8 ed è così riformulato:

"Nel 2004 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo. 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.";

8) il considerando 8 è rinumerato come considerando 9 e il considerando 9 è soppresso;

9) al considerando 10, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

"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, all'autorità nazionale garante della concorrenza.";

10) è inserito il seguente nuovo considerando 11:

"Il finanziamento delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbe garantirne l'indipendenza e consentire loro di operare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non

¹³ 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).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

discriminazione e proporzionalità. Procedure appropriate per l'assunzione del personale dovrebbero contribuire a garantire l'indipendenza delle autorità nazionali di vigilanza, assicurando in particolare che la nomina di responsabili delle decisioni strategiche sia effettuata da un'autorità pubblica che non esercita direttamente diritti di proprietà sui fornitori di servizi di navigazione aerea.";

11) il considerando 11 è rinumerato come considerando 12 e la prima frase è così riformulata:

"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.";

12) il considerando 12 è rinumerato come considerando 43;

13) il considerando 13 è soppresso;

14) sono inseriti i seguenti nuovi considerando 13 e 14:

"(13) La cooperazione tra fornitori di servizi di traffico aereo è uno strumento importante ai fini del miglioramento delle prestazioni del sistema ATM europeo ed è opportuno incoraggiarla. Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di istituire meccanismi di cooperazione che non siano limitati a forme di cooperazione e aree geografiche predefinite.

(14) La certificazione della sicurezza e la sorveglianza della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea sono effettuate dalle autorità nazionali competenti o dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), conformemente alle procedure e ai requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/1139. Per la fornitura di servizi di navigazione aerea sono necessari requisiti supplementari in materia di solidità finanziaria e copertura assicurativa e della responsabilità, che dovrebbero essere soggetti a un certificato economico. Un fornitore di servizi di navigazione aerea dovrebbe poter offrire servizi nell'Unione soltanto laddove sia titolare di un certificato di sicurezza e del certificato economico.";

15) il considerando 14 è rinumerato come considerando 15;

16) sono inseriti i seguenti nuovi considerando da 16 a 33:

(16) I servizi di traffico aereo forniti su base esclusiva dovrebbero essere soggetti a designazione e a requisiti minimi di interesse pubblico.

(17) I fornitori di servizi di traffico aereo o i gestori aeroportuali dovrebbero disporre della possibilità di acquistare servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), servizi di informazioni aeronautiche (AIS), servizi di dati sul traffico aereo (ADS), servizi meteorologici (MET) o servizi di traffico aereo presso i terminali a condizioni di mercato, fatti salvi i requisiti di sicurezza, qualora ritengano che l'appalto consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi. Si ritiene che la possibilità di avvalersi delle procedure di appalto permetta una maggiore flessibilità e promuova l'innovazione nei servizi, senza pregiudicare le esigenze specifiche delle forze armate in materia di riservatezza, interoperabilità, resilienza del sistema, accesso ai dati e sicurezza dell'ATM.

(18) Qualora siano acquistati, i servizi di traffico aereo presso i terminali non dovrebbero essere soggetti al sistema di tariffazione di cui al presente regolamento né all'articolo 1,

paragrafo 4, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, correlato all'applicabilità di tale sistema.

(19) La fornitura di servizi di traffico aereo di rotta dovrebbe essere separata a livello organizzativo dalla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali, anche tramite la separazione dei conti, al fine di garantire la trasparenza ed evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza.

(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 Consiglio¹⁶ e alla direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷. È opportuno che le autorità nazionali di vigilanza garantiscano il rispetto dei requisiti in materia di appalti per i servizi di navigazione aerea.

(21) Ai fini della gestione del traffico degli aeromobili senza equipaggio è necessaria la disponibilità di servizi comuni di informazione. Per contenere i costi di tale gestione del traffico, è opportuno che i prezzi dei servizi comuni di informazione 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 i fornitori di servizi di navigazione aerea rendano disponibili i dati necessari.

(22) I sistemi di prestazioni e di tariffazione sono 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 e dovrebbero a tal fine prevedere incentivi pertinenti e adeguati. In considerazione di tale obiettivo, i sistemi di prestazioni e di tariffazione non dovrebbero contemplare i servizi forniti a condizioni di mercato.

(23) Per risultare più efficace, la necessaria sorveglianza dei sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbe essere rivolta ai fornitori di servizi di traffico aereo designati in quanto tali.

(24) È opportuno suddividere in maniera adeguata le responsabilità relative alla sorveglianza per quanto concerne i sistemi di prestazioni e di tariffazione.

(25) Dati gli elementi transfrontalieri e di rete inerenti alla fornitura di servizi di navigazione aerea di rotta e in considerazione del fatto che, di conseguenza, le prestazioni dovranno essere valutate giustappunto rispetto a obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, è opportuno incaricare della valutazione e dell'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali relativi ai servizi di navigazione aerea di rotta un organismo dell'Unione, soggetto a controllo giurisdizionale di un organo di ricorso e, in ultima istanza, della Corte di giustizia. Al fine di garantire che i compiti siano svolti con un elevato livello di competenza e con la necessaria indipendenza, tale organismo dell'Unione dovrebbe essere l'Agenzia operante in qualità di organo di valutazione delle prestazioni (PRB), il cui funzionamento sarà conforme alle norme di governance specifiche di cui al

¹⁵ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

regolamento (UE) 2018/1139. Data la loro conoscenza delle circostanze locali, necessaria per valutare i servizi di navigazione aerea presso i terminali, le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere incaricate della valutazione e dell'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali relativi ai servizi di navigazione aerea presso i terminali. La ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali costituisce un'unica operazione, pertinente per entrambi i tipi di servizi, e dovrebbe pertanto essere soggetta alla sorveglianza dell'Agenzia operante in qualità di PRB.

(26) I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni nel settore dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali dovrebbero essere coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e conformi a determinati criteri di qualità, in maniera tale da garantire nella misura più ampia possibile l'effettivo conseguimento degli obiettivi definiti. La procedura di valutazione dovrebbe assicurare una rapida rettifica delle lacune.

(27) Le prestazioni delle funzioni di rete dovrebbero essere soggette a criteri specifici per tali funzioni, data la natura peculiare di queste ultime. Le funzioni di rete dovrebbero essere soggette 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 ricevuti e i soli costi imputabili a tali servizi e non coperti in altro modo dovrebbero essere presi in considerazione. I costi relativi al gestore della rete dovrebbero 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 incentivare la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.

(29) Data la natura transfrontaliera del trasporto aereo, è opportuno istituire a livello dell'Unione meccanismi di 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. Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero inoltre avere la possibilità di istituire meccanismi a livello locale per quanto concerne i servizi presso i terminali.

(30) Al fine di incentivare gli utenti dello spazio aereo a utilizzare la rotta più breve, soprattutto in periodi di congestione del traffico aereo, dovrebbe essere possibile fissare un tasso unitario comune per i servizi di rotta in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo. La fissazione di un simile tasso unitario dovrebbe essere neutra in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo.

(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 della rete ATM dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello

dell'Unione. Dovrebbero garantire 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. È 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.

(33) Nell'ambito del processo decisionale cooperativo per le decisioni che devono essere assunte dal gestore della rete dovrebbe prevalere l'interesse della rete. È pertanto opportuno che le parti del processo decisionale cooperativo agiscano nella misura più ampia possibile nell'ottica di migliorare il funzionamento e le prestazioni della rete. Le procedure previste per il processo decisionale cooperativo dovrebbero promuovere l'interesse della rete ed essere tali da consentire, ove possibile, di risolvere i problemi e trovare un consenso.";

17) il considerando 15 è rinumerato come considerando 39 ed è così riformulato:

"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.";

18) il considerando 16 è soppresso;

19) il considerando 17 è rinumerato come considerando 37 ed è così riformulato:

"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. È opportuno definire norme atte a garantire l'applicazione di tale concetto e conferire alla Commissione il potere di adottare misure che garantiscano una maggiore armonizzazione.";

20) il considerando 18 è rinumerato come considerando 35 ed è così riformulato:

"La disponibilità di dati operativi pertinenti 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, compresi potenziali nuovi fornitori di servizi di dati sul traffico aereo. 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. 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.";

21) il considerando 19 è rinumerato come considerando 36 ed è così riformulato:

"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.";

22) i considerando da 20 a 25 sono soppressi;

23) il considerando 26 è rinumerato come considerando 34 ed è così riformulato:

"Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di traffico aereo e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la consultazione delle parti interessate e la loro partecipazione alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di traffico aereo.";

24) è inserito il seguente nuovo considerando 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.";

25) è inserito il seguente nuovo considerando 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.";

26) il considerando 27 è soppresso;

27) il considerando 28 è rinumerato come considerando 41 ed è così modificato:

(a) nella prima frase i termini *"e al sistema di prestazioni"* sono soppressi;

(b) la terza e la quarta frase sono sostituite dalle seguenti:

"Nell'adottare atti delegati ai sensi del presente regolamento è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.";

28) il considerando 29 è soppresso;

29) il considerando 30 è rinumerato come considerando 42 ed è così riformulato:

"È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda le modalità di assunzione e le procedure di selezione delle autorità nazionali di vigilanza, le norme sulla certificazione economica dei fornitori di servizi di navigazione aerea, le norme per l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, in particolare in relazione alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la classificazione dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, 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, 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, la nomina del gestore della rete e i relativi termini e condizioni, i compiti del gestore della rete e i meccanismi di governance che deve applicare, le norme sull'esecuzione delle funzioni di rete, le modalità di consultazione delle parti interessate circa le principali decisioni

operative dei fornitori dei servizi di traffico aereo, i requisiti relativi alla disponibilità dei dati operativi, le condizioni per l'accesso e la fissazione dei prezzi di accesso, 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 Consiglio¹⁸.";

- 30) i considerando 31 e 32 sono soppressi;
- 31) il considerando 33 è rinumerato come considerando 44;
- 32) il considerando 34 è soppresso;
- 33) i considerando 35 e 36 sono sostituiti dal seguente nuovo considerando 45:

"In considerazione della posizione giuridica del Regno di Spagna riguardo alla sovranità e alla giurisdizione sul territorio in cui è situato l'aeroporto, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi all'aeroporto di Gibilterra.";

- 34) il considerando 37 è rinumerato come considerando 46. La prima frase è così riformulata:

"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.";

Capitolo I: Disposizioni generali

- 35) l'articolo 1 (Oggetto e ambito di applicazione) è così modificato:

- (a) il paragrafo 1 è così riformulato:

"Il presente regolamento stabilisce norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento del cielo unico europeo al fine di rafforzare l'attuale 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.";

- (b) al paragrafo 2, il riferimento "all'articolo 38" è sostituito da un riferimento "all'articolo 44";

- (c) al paragrafo 3, la seconda frase è così riformulata:

"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

¹⁸ 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).

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.";

(d) il paragrafo 4 è così riformulato:

"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.";

(e) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"[Nel caso in cui il regolamento sia adottato prima della fine del periodo di transizione: Il presente regolamento non si applica all'aeroporto di Gibilterra.]";

(f) è aggiunto il seguente paragrafo 6:

"Salvo disposizione contraria, nei casi in cui è fatto riferimento all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), tale riferimento si intende fatto all'Agenzia nella sua qualità di autorità preposta alla sicurezza e non di autorità incaricata della valutazione delle prestazioni.";

36) all'articolo 2 (Definizioni), per quanto riguarda i punti da 1 a 22, sono apportate le seguenti modifiche e aggiunte:

(a) il punto 1 è rinumerato come punto 5 e la lettera a) è così riformulata:

"a) prevenire collisioni:

i) tra aeromobili;

ii) nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli;";

(b) il punto 2 è rinumerato come punto 1 ed è così riformulato:

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

(c) il punto 3 è rinumerato come punto 2 ed è così riformulato:

"«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;";

(d) il punto 4 è così riformulato:

"«servizi di navigazione aerea (ANS)»: i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), i servizi meteorologici (MET), i servizi di informazioni aeronautiche (AIS) e i servizi di dati sul traffico aereo (ADS);";

(e) il punto 5 è rinumerato come punto 3 ed è così riformulato:

"«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;";

(f) i punti 6 e 7 sono rinumerati rispettivamente come punti 11 e 12. Il punto 12 è così riformulato:

"«gestione dello spazio aereo»: una funzione di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare 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;";

(g) sono inseriti i seguenti punti 6 e 7:

"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, o nella fornitura di dati elaborati a fini di controllo del traffico aereo e di gestione del traffico aereo;

7) «gestione del flusso di traffico aereo e della capacità (ATFCM)»: un servizio che mira a proteggere il controllo del traffico aereo dall'over-delivery (sovraccarico) e a ottimizzare l'uso della capacità disponibile;"

(h) il punto 8 è rinumerato come punto 14 ed è così riformulato:

"«utenti dello spazio aereo»: gli operatori degli aeromobili che operano conformemente alle norme sul traffico aereo generale;"

(i) il punto 9 è rinumerato come punto 8 ed è così riformulato:

"«gestione del flusso di traffico aereo (ATFM)»: una funzione o un servizio istituiti 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;"

(j) il punto 10 è rinumerato come punto 9 ed è così riformulato:

"«gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso delle funzioni o dei servizi aerei e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richiesti per garantire il movimento sicuro ed efficiente degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;"

(k) il punto 11 è rinumerato come punto 10;

(l) il punto 12 è rinumerato come punto 17 ed è così riformulato:

"«servizio di controllo di area»: un servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati nelle aree di controllo;"

(m) il punto 13 è rinumerato come punto 16;

(n) è inserito il seguente punto 13:

"«struttura dello spazio aereo»: un volume specifico di spazio aereo definito al fine di garantire l'esercizio sicuro e ottimale degli aeromobili;"

(o) il punto 14 è rinumerato come punto 33 ed è così riformulato:

"«piano generale ATM europeo»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio¹⁹, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio²⁰ e successive modifiche;"

¹⁹ Decisione 2009/320/CE del Consiglio, del 30 marzo 2009, che approva il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) (GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41).

(p) i punti 15 e 16 sono soppressi;

(q) il punto 17 è rinumerato come punto 21 ed è così riformulato:

"«certificato»: un documento rilasciato dall'Agenzia, da un'autorità nazionale competente o da un'autorità nazionale di vigilanza, nella forma prevista dalla legislazione nazionale, che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea e gestione del traffico aereo a fornire un servizio specifico;";

(r) il punto 18 è rinumerato come punto 23;

(s) è inserito il seguente punto 18:

"«valore di riferimento»: un valore stabilito mediante stima al fine di definire obiettivi prestazionali e concernente costi determinati o costi unitari determinati nell'anno precedente l'inizio del pertinente periodo di riferimento;";

(t) il punto 19 è rinumerato come punto 24;

(u) è inserito il seguente punto 19:

"«gruppo di riferimento»: un gruppo di fornitori di servizi di traffico aereo con un contesto economico e operativo analogo;";

(v) il punto 20 è rinumerato come punto 28 ed è così riformulato:

"«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;";

(w) è inserito il seguente punto 20:

"«valore di ripartizione»: il valore ottenuto, per un dato fornitore di servizi di traffico aereo, scorporando un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione in base al livello di ciascun fornitore 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;";

(x) il punto 21 è rinumerato come punto 34 ed è così riformulato:

"«uso flessibile dello spazio aereo»: un concetto di gestione dello spazio aereo 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;";

(y) il punto 22 è rinumerato come punto 35;

(z) è inserito il seguente punto 22:

"«servizio comune di informazione (CIS)»: un servizio che consiste nella raccolta di dati statici e dinamici e nella loro diffusione per consentire la fornitura di servizi per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio;";

²⁰ Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) (GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1).

37) all'articolo 2 (Definizioni), sono apportate le seguenti modifiche rispetto ai punti da 23 a 38 e le seguenti aggiunte:

- (a) il punto 23 è rinumerato come punto 15;
- (b) il punto 24 è soppresso;
- (c) il punto 25 è rinumerato come punto 36 ed è così riformulato:

"«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 internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944;"

- (d) il punto 26 è rinumerato come punto 37. La seconda frase è soppressa;
- (e) sono inseriti i seguenti punti 25 e 26:

"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 gli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso;"

- (f) il punto 27 è rinumerato come punto 38 ed è così riformulato:

"«servizi meteorologici»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili 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;"

- (g) il punto 28 è rinumerato come punto 41 ed è così riformulato:

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

- (h) il punto 29 è rinumerato come punto 44 ed è così riformulato:

"«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;"

- (i) il punto 30 è rinumerato come punto 46 ed è così riformulato:

"«messa in servizio»: il primo uso operativo dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;"

- (j) il punto 31 è rinumerato come punto 47;
- (k) il punto 32 è rinumerato come punto 53 ed è così riformulato:

"«servizi di sorveglianza»: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;"

- (l) sono inseriti i seguenti punti da 29 a 32:

"29) «servizi di navigazione aerea di rotta»: i servizi di traffico aereo relativi al controllo di un aeromobile dalla fine della fase di decollo e salita iniziale fino all'inizio della fase di avvicinamento e atterraggio e i servizi di navigazione aerea connessi necessari per fornire servizi di traffico aereo di rotta;

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 è fissata una base di calcolo unica;

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 elencati nell'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;"

(m) il punto 33 è rinumerato come punto 54;

(n) il punto 34 è rinumerato come punto 57;

(o) il punto 35 è rinumerato come punto 27 ed è così riformulato:

"«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;"

(p) il punto 36 è rinumerato come punto 40 ed è così riformulato:

"«autorità nazionale di vigilanza»: l'organismo o gli organismi nazionali cui uno Stato membro ha affidato compiti, a norma del presente regolamento, diversi dai compiti svolti dall'autorità nazionale competente;"

(q) i punti 37 e 38 sono soppressi;

(r) è inserito il seguente punto 39:

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

(s) sono inseriti i seguenti punti 42 e 43:

"42) «crisi della rete»: uno stato di incapacità a fornire il livello richiesto di gestione del traffico aereo e 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 in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita e 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;"

(t) è inserito il seguente punto 45:

"«piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano elaborato o adottato, a seconda dei casi, dai fornitori di servizi di traffico aereo e dal gestore della rete e volto a migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete;"

38) all'articolo 2 (Definizioni), sono apportate le seguenti aggiunte:

(a) sono aggiunti i seguenti punti da 48 a 52:

"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;"*;

(b) sono aggiunti i seguenti punti 55 e 56:

"55) *«servizi di navigazione aerea presso i terminali»: servizi di controllo dell'aerodromo o servizi di informazioni di volo dell'aerodromo che comprendono i servizi di allarme e i servizi di consulenza sul traffico aereo, i servizi di traffico aereo relativi all'avvicinamento e alla partenza di aeromobili, entro una distanza dall'aeroporto interessato, necessari per soddisfare i requisiti operativi e i servizi di navigazione aerea connessi richiesti;*

56) *«zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti, situato nel territorio di uno Stato membro, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea presso i terminali e per il quale è fissata una base di calcolo unica;"*;

Capitolo II: Autorità nazionali

39) il titolo del capitolo II è sostituito dal seguente: "*Autorità nazionali di vigilanza*";

40) il titolo dell'articolo 3 è sostituito dal seguente: "*Designazione, istituzione e requisiti delle autorità nazionali di vigilanza*";

41) il testo dell'articolo 3 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è così riformulato:

"*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.*";

(b) il paragrafo 2 è rinumerato come paragrafo 3 ed è così riformulato:

"*Fatto salvo il paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza sono giuridicamente distinte e indipendenti da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato per quanto riguarda l'organizzazione, il funzionamento, la struttura giuridica e il processo decisionale.*

Le autorità nazionali di vigilanza sono inoltre indipendenti da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale.";

(c) il paragrafo 3 è rinumerato come paragrafo 4 ed è così riformulato:

"Gli Stati membri possono istituire autorità nazionali di vigilanza competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo. L'autorità nazionale di vigilanza può anche essere accorpata, per quanto riguarda la sua struttura organizzativa, all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, se l'organismo comune soddisfa i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo.";

(d) il paragrafo 4 è soppresso;

(e) il paragrafo 5 è rinumerato come paragrafo 2 ed è così riformulato:

"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.";

(f) il paragrafo 6 è sostituito dai paragrafi 5 e 6, che recitano:

"5. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza soddisfa i seguenti requisiti:

a) è assunto sulla base di procedure chiare e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza;

b) è selezionato sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese competenze adeguate ed esperienza pertinente, o riceve formazione adeguata.

Il personale delle autorità nazionali di vigilanza agisce in modo indipendente, in particolare evitando conflitti di interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti.

6. Oltre ai requisiti di cui al paragrafo 5, i responsabili delle decisioni strategiche sono nominati da un soggetto dello Stato membro interessato che non esercita direttamente diritti di proprietà sui fornitori di servizi di navigazione aerea. Gli Stati membri decidono se i responsabili vengono nominati per un mandato fisso e rinnovabile oppure vengono nominati su base permanente e il loro licenziamento è consentito unicamente per motivi distinti dalle funzioni decisionali. I responsabili delle decisioni strategiche non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo o altro soggetto pubblico o privato nello svolgimento delle loro funzioni per l'autorità nazionale di vigilanza e hanno piena autorità sull'assunzione e sulla gestione del personale di quest'ultima.

Essi si astengono da qualsiasi interesse diretto o indiretto che possa essere considerato pregiudizievole per la loro indipendenza e che possa influenzare lo svolgimento delle loro funzioni. A tal fine essi rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati eventuali interessi diretti o indiretti.

I responsabili delle decisioni strategiche, degli audit o di altre funzioni direttamente connesse agli obiettivi prestazionali o alla sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea non detengono alcuna posizione o responsabilità professionale presso alcun fornitore di servizi di navigazione aerea dopo il loro mandato presso l'autorità nazionale di vigilanza per un periodo di almeno due anni.";

(g) il paragrafo 7 è così riformulato:

"Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse finanziarie e delle capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità nazionali di vigilanza gestiscono il personale sulla base dei propri stanziamenti, fissati in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere conformemente all'articolo 4.";

(h) il paragrafo 8 è rinumerato come paragrafo 9;

(i) è inserito il seguente paragrafo 8:

"Uno Stato membro può chiedere all'Agenzia operante in qualità di organo di valutazione delle prestazioni (PRB) di svolgere i compiti relativi all'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione di cui agli articoli 14, 17, 19, 20, 21, 22 e 25 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23, per i quali l'autorità nazionale di vigilanza di tale Stato membro è competente a norma del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

Una volta accettata tale richiesta, l'Agenzia operante in qualità di PRB diventa l'autorità di vigilanza competente per i compiti contemplati dalla richiesta e l'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro richiedente è esonerata dalla responsabilità per tali compiti. Le norme contenute nel regolamento (UE) 2018/1139 e relative all'Agenzia operante in qualità di PRB si applicano all'esecuzione di tali compiti, anche per quanto riguarda la riscossione di diritti e oneri.";

(j) il paragrafo 9 è rinumerato come paragrafo 10 ed è così modificato:

– l'espressione "paragrafo 6, lettere a) e b)" è sostituita dall'espressione "paragrafo 5, lettere a) e b)";

– l'espressione "articolo 27, paragrafo 3" è sostituita dall'espressione "articolo 37, paragrafo 3";

42) l'articolo 4 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"Le autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 3:

a) svolgono le attività necessarie per il rilascio dei certificati economici di cui all'articolo 6, compresa la sorveglianza dei titolari di tali certificati economici;

b) sorvegliano la corretta applicazione dei requisiti in materia di appalti conformemente all'articolo 8, paragrafo 6;

c) applicano i sistemi di prestazioni e di tariffazione di cui agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23, nei limiti dei loro compiti definiti in tali articoli e atti, e sorvegliano l'applicazione del regolamento per quanto riguarda la trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di traffico aereo designati conformemente all'articolo 25.";

(b) il paragrafo 2 è rinumerato come paragrafo 3 ed è così riformulato:

"Ogni autorità nazionale di vigilanza svolge le ispezioni, gli audit e le altre attività di monitoraggio necessari per individuare eventuali violazioni, da parte di soggetti sottoposti alla loro sorveglianza a norma del presente regolamento, dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

Essa adotta tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione delle norme, che possono comprendere, se del caso, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati economici da essa rilasciati conformemente all'articolo 6.

I fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali e i fornitori di servizi comuni di informazione interessati rispettano le misure adottate a tal fine dalle autorità nazionali di vigilanza.";

(c) è inserito il seguente paragrafo 2:

"Le autorità nazionali di vigilanza sono competenti a valutare e approvare la fissazione dei prezzi per la fornitura del servizio comune di informazione, conformemente all'articolo 9.";

43) l'articolo 5 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"Le autorità nazionali di vigilanza scambiano informazioni e collaborano in una rete nell'ambito del comitato consultivo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 114 bis del regolamento (UE) 2018/1139.";

(b) il paragrafo 2 è così riformulato:

"Le autorità nazionali di vigilanza cooperano, se del caso 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.";

(c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"Le autorità nazionali di vigilanza agevolano la fornitura di servizi transfrontalieri da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le prestazioni della rete. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di due o più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza che essi devono assicurare a norma del presente regolamento nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati. Le autorità nazionali di vigilanza interessate possono elaborare un piano che specifichi l'attuazione della loro cooperazione allo scopo di dare esecuzione a tale accordo.";

(d) il paragrafo 4 è soppresso;

(e) il paragrafo 5 è rinumerato come paragrafo 4 ed è così riformulato:

"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 ciascuna autorità, dei compiti di vigilanza di cui al presente regolamento e dei risultati dell'assolvimento di tali compiti. Essi specificano inoltre quale autorità nazionale di vigilanza è incaricata della certificazione economica di cui all'articolo 6.";

(f) il paragrafo 6 è rinumerato come paragrafo 5 ed è così riformulato:

"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. Esse notificano tali accordi alla Commissione.";

44) l'articolo 6 è soppresso;

Capitolo III: Fornitura di servizi

45) l'articolo 7, unitamente all'articolo 28, è sostituito dall'articolo 38, recante il titolo "Consultazione delle parti interessate" e così formulato:

"1. Gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, l'Agenzia, operante o no in qualità di PRB, 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, ove opportuno, 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.

3. Le parti interessate possono comprendere:

a) fornitori di servizi di navigazione aerea o gruppi pertinenti che li rappresentano;

b) il gestore della rete;

c) gestori aeroportuali o gruppi pertinenti che li rappresentano;

d) utenti dello spazio aereo o gruppi pertinenti che li rappresentano;

e) le forze armate;

f) l'industria manifatturiera;

g) enti rappresentativi del personale;

h) organizzazioni non governative pertinenti.";

46) l'articolo 8 è rinumerato come articolo 6. Il titolo dell'articolo è sostituito dal titolo "Certificazione economica e requisiti dei fornitori di servizi di navigazione aerea" e il suo testo è sostituito dal seguente:

"1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, oltre ai certificati di cui devono essere in possesso a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139, sono in possesso di un certificato economico. Tale certificato economico è rilasciato su richiesta, se il richiedente ha dimostrato una sufficiente solidità finanziaria e ha ottenuto un'adeguata copertura assicurativa e della responsabilità.

Il certificato economico di cui al presente paragrafo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non soddisfa più i requisiti per il rilascio e il mantenimento di tale certificato.

2. Un soggetto titolare di un certificato economico di cui al paragrafo 1 e di un certificato di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 è autorizzato a fornire, all'interno dell'Unione, servizi di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo, a condizioni non discriminatorie, fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 2.

3. Il certificato economico di cui al paragrafo 1 e il certificato di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere soggetti a una o più condizioni di cui all'allegato I. Tali condizioni sono obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 36 per modificare l'elenco di cui all'allegato I al fine di garantire la parità di condizioni economiche e la resilienza della fornitura di servizi.

4. Le autorità nazionali di vigilanza dello Stato membro in cui la persona fisica o giuridica che richiede il certificato economico ha la sede principale di attività o, se tale persona non ha

una sede principale di attività, il luogo di residenza o di stabilimento, sono responsabili dei compiti di cui al presente articolo in relazione ai certificati economici. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di due o più Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza competenti sono quelle specificate conformemente all'articolo 5, paragrafo 4.

5. Ai fini del paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza:

a) ricevono e valutano le richieste loro trasmesse e, ove applicabile, rilasciano o rinnovano i certificati economici;

b) esercitano la sorveglianza sui titolari di certificati economici.

6. La Commissione adotta, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, norme di attuazione relative ai requisiti dettagliati in materia di solidità finanziaria, in particolare forza finanziaria e resilienza finanziaria, nonché in materia di copertura assicurativa e della responsabilità. Al fine di garantire l'attuazione uniforme dei paragrafi 1, 4 e 5 del presente articolo e il rispetto degli stessi, la Commissione adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti le norme e le procedure per la certificazione e per lo svolgimento di indagini, ispezioni, audit e altre attività di monitoraggio necessari a garantire una sorveglianza efficace, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza, dei soggetti cui si applica il presente regolamento.";

47) l'articolo 9 è rinumerato come articolo 7 ed è così modificato:

(a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono così riformulati:

"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. I fornitori di servizi di traffico aereo soddisfano le seguenti condizioni:

a) sono in possesso di un certificato valido o una dichiarazione valida di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 e di un certificato economico conformemente all'articolo 6, paragrafo 1;

b) soddisfano i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali.

Ogni decisione di designare un fornitore di servizi di traffico aereo è valida per un massimo di 10 anni. Gli Stati membri possono decidere di rinnovare la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo.

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.

3. Gli Stati membri specificano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati individualmente o congiuntamente. Gli obblighi comportano condizioni per la

messa a disposizione di dati pertinenti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.";

- (b) i paragrafi 4 e 5 sono soppressi;
- (c) il paragrafo 6 è rinumerato come paragrafo 4;

48) l'articolo 10 è soppresso;

49) è inserito un nuovo articolo 8, recante il titolo "*Condizioni relative alla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali*" e così formulato:

"1. Qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, i fornitori di servizi di traffico aereo possono decidere di acquistare CNS, AIS, ADS o MET a condizioni di mercato.

Qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, gli Stati membri consentono ai gestori aeroportuali di acquistare servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo dell'aerodromo a condizioni di mercato.

Inoltre, qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, gli Stati membri consentono ai gestori aeroportuali o all'autorità nazionale di vigilanza interessata di acquistare servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo di avvicinamento a condizioni di mercato.

2. L'appalto di servizi a condizioni di mercato avviene sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, conformemente al diritto dell'Unione, comprese le norme del trattato sulla concorrenza. Le procedure di gara per l'appalto dei servizi in questione sono concepite in modo da consentire l'effettiva partecipazione di fornitori concorrenti, anche attraverso la regolare riapertura del confronto competitivo.

3. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che la fornitura di servizi di traffico aereo di rotta sia separata, in termini di organizzazione, dalla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali e che sia rispettato il requisito di separazione dei conti di cui all'articolo 25, paragrafo 3.

4. Un fornitore di CNS, AIS, ADS, MET o servizi di traffico aereo presso i terminali può essere selezionato per fornire servizi in uno Stato membro solo se:

a) è certificato conformemente all'articolo 6, paragrafi 1 e 2;

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.

5. Gli articoli 14, 17 e da 19 a 22 non si applicano ai fornitori di servizi di traffico aereo presso i terminali designati a seguito di una procedura di appalto a norma del paragrafo 1, secondo e terzo comma. Tali fornitori di servizi di traffico aereo presso i terminali forniscono dati sulle prestazioni dei servizi di navigazione aerea nei settori di prestazione essenziali della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi

all'autorità nazionale di vigilanza e all'Agenzia operante in qualità di PRB a fini di monitoraggio.

6. Le autorità nazionali di vigilanza garantiscono che le procedure di appalto dei fornitori di servizi di traffico aereo e dei gestori aeroportuali di cui al paragrafo 1 siano conformi al paragrafo 2 e, se necessario, applicano misure correttive. Nel caso dei servizi di traffico aereo presso i terminali, esse sono responsabili dell'approvazione del capitolato d'onori per i servizi di traffico aereo presso i terminali, che comprende requisiti sulla qualità del servizio. Le autorità nazionali di vigilanza rinviano all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio le questioni relative all'applicazione delle regole di concorrenza.";

50) è inserito un nuovo articolo 9, recante il titolo "*Fornitura di servizi comuni di informazione*" e così formulato:

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

2. Il prezzo dei servizi comuni di informazione si basa sui costi fissi e variabili della fornitura del servizio in questione e può inoltre comprendere una maggiorazione che rifletta un adeguato trade-off rischio/rendimento.

I costi di cui al primo comma sono iscritti in un conto separato dai conti relativi a qualsiasi altra attività dell'operatore interessato e sono resi accessibili al pubblico.

3. Il fornitore di servizi comuni di informazione fissa il prezzo conformemente al paragrafo 2, previa valutazione e approvazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza interessata.

4. Per quanto riguarda le operazioni in specifici volumi di spazio aereo designati dagli Stati membri per le operazioni con aeromobili senza equipaggio, i pertinenti dati operativi sono messi a disposizione in tempo reale dai fornitori di servizi di navigazione aerea. I fornitori di servizi comuni di informazione utilizzano tali dati solo per scopi operativi dei servizi da essi forniti. L'accesso ai dati operativi pertinenti è concesso ai fornitori di servizi comuni di informazione, su base non discriminatoria, fatti salvi gli interessi della politica di sicurezza o di difesa.

I prezzi per l'accesso a tali dati sono basati sul costo marginale della messa a disposizione dei dati.";

51) l'articolo 11 è rinumerato come articolo 10 ed è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è così riformulato:

"È applicato conformemente al presente articolo e agli articoli da 11 a 18 un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete al fine di migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete nel cielo unico europeo.";

(b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"Il sistema di prestazioni è attuato in periodi di riferimento, che vanno da un minimo di due anni a un massimo di cinque anni. Il sistema di prestazioni comprende:

- a) *obiettivi prestazionali a livello dell'Unione 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, 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 della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.*

La Commissione può aggiungere ulteriori settori di prestazione essenziali ai fini della definizione di obiettivi prestazionali o del monitoraggio, ove necessario per migliorare le prestazioni.";

(c) i paragrafi da 3 a 6 e 8 sono soppressi;

(d) il paragrafo 7 è rinumerato come paragrafo 3 ed è così riformulato:

"Il paragrafo 2, lettere a), b) e c), 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 delle funzioni di 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, gli Stati membri, l'Agenzia, il gestore della rete ed Eurocontrol;*
- b) *indicatori chiave di prestazione per la definizione di obiettivi nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi;*
- c) *indicatori per il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi;*
- d) *una metodologia per lo sviluppo di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea, nonché una metodologia per lo sviluppo del piano di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per le funzioni di rete;*
- e) *la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di 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;*
- h) *sistemi di incentivi, compresi disincentivi finanziari applicabili nel caso in cui un fornitore di servizi di traffico aereo non rispetti i pertinenti obiettivi prestazionali vincolanti durante il periodo di riferimento o qualora non abbia attuato i pertinenti progetti comuni di cui all'articolo 35. Tali disincentivi finanziari tengono conto, in particolare, del deterioramento del livello della qualità del servizio assicurato da tale fornitore a motivo del mancato rispetto degli obiettivi prestazionali o della mancata attuazione dei progetti comuni, e del relativo impatto sulla rete;*
- 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;*
- k) *una metodologia per la ripartizione dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali tra le due categorie di servizi;*
- l) *meccanismi per far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.";*

52) è inserito un nuovo articolo 11, recante il titolo "*Definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione*" e così formulato:

"1. La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta e per i servizi di navigazione aerea presso i terminali nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi per ciascun periodo di riferimento, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2, e conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. Unitamente agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione può definire valori di riferimento, valori di ripartizione o 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, paragrafo 3.

2. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 sono definiti sulla base dei seguenti criteri essenziali:

- a) *favoriscono miglioramenti graduali e continui per quanto riguarda le prestazioni operative ed economiche dei servizi di navigazione aerea;*
- b) *sono realistici e realizzabili durante il periodo di riferimento in questione, promuovendo al contempo sviluppi strutturali e tecnologici a più lungo termine che consentano la fornitura efficiente, sostenibile e resiliente di servizi di navigazione aerea.*

3. Ai fini della preparazione delle decisioni sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione raccoglie i contributi necessari delle parti interessate. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB fornisce assistenza alla Commissione per l'analisi e la preparazione di tali decisioni, mediante un parere.";

53) l'articolo 12 è soppresso;

54) l'articolo 13 è rinumerato come articolo 19 ed è così riformulato:

"1. Fatta salva la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di traffico aereo 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.

2. Le tariffe si basano sui costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo per i servizi e le funzioni forniti 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 che concorra ai necessari aumenti del capitale.

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 nonché gli obiettivi prestazionali, e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.

4. *Le entrate derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo possono comportare eccedenze o perdite finanziarie per i fornitori di servizi di traffico aereo a motivo dell'applicazione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera h), e dei meccanismi di condivisione dei rischi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera i).*

5. *Le entrate derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo conformemente al presente articolo non sono utilizzate per finanziare servizi forniti a condizioni di mercato conformemente all'articolo 8.*

6. *I dati finanziari relativi ai costi determinati, ai costi effettivi e alle entrate dei fornitori di servizi di traffico aereo designati sono comunicati alle autorità nazionali di vigilanza e all'Agenzia operante in qualità di PRB e sono resi accessibili al pubblico.";*

55) l'articolo 14 è rinumerato come articolo 24. Il titolo è sostituito dal titolo "*Esame della conformità ai sistemi di prestazioni e di tariffazione*" e il testo è così riformulato:

"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 dei fornitori di servizi di traffico aereo e degli Stati membri, a seconda dei casi. La Commissione agisce in consultazione con l'Agenzia operante in qualità di PRB e con le autorità nazionali di vigilanza.

2. Su richiesta di uno o più Stati membri, di un'autorità nazionale di vigilanza o della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine su presunti casi di non conformità di cui al paragrafo 1. Qualora sia in possesso di elementi indicanti tale non conformità, l'Agenzia operante in qualità di PRB può avviare un'indagine di propria iniziativa. Essa conclude l'indagine entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro, l'autorità nazionale di vigilanza interessata e il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato. Fatto salvo l'articolo 41, paragrafo 1, l'Agenzia operante in qualità di PRB condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri interessati, i fornitori di servizi di traffico aereo interessati e la Commissione.

3. La Commissione può emettere un parere in merito alla conformità, da parte degli Stati membri e/o dei fornitori di servizi di traffico aereo, agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23 e notifica tale parere allo Stato membro o agli Stati membri e al fornitore di servizi di traffico aereo interessati.";

56) l'articolo 15 è rinumerato come articolo 35 (nel capitolo V della proposta modificata) ed è così riformulato:

"1. La Commissione può istituire progetti comuni per l'attuazione dei cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM europeo che hanno un impatto su tutta la rete.

2. La Commissione può inoltre definire meccanismi di governance per i progetti comuni e per la loro attuazione.

3. I progetti comuni possono essere ammissibili al finanziamento dell'Unione. 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 10, vagliando 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.*";

57) l'articolo 16 è soppresso;

58) l'articolo 17 è sostituito dagli articoli 26 e 27 (nel capitolo IV della proposta modificata), che recitano:

"Articolo 26

Funzioni di rete

1. *Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo garantiscono l'uso sostenibile ed efficiente dello spazio aereo e delle risorse limitate. Assicurano inoltre che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie ottimali da un punto di vista ambientale, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni di rete, elencate ai paragrafi 2 e 3, sostengono il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e sono basate sui requisiti operativi.*

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

a) *progettazione e gestione delle strutture dello spazio aereo europeo;*

b) *gestione dei flussi di traffico aereo;*

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.*

3. *Le funzioni di rete di cui al paragrafo 1 comprendono inoltre i seguenti elementi:*

a) *ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo per la rete e agevolazione della delega della fornitura di servizi di traffico aereo mediante la cooperazione con i fornitori di servizi di traffico aereo e le autorità degli Stati membri;*

b) *gestione della capacità di controllo del traffico aereo nella rete come stabilita nel piano operativo vincolante della rete;*

c) *funzione di coordinamento e sostegno in caso di crisi della rete;*

d) *gestione del flusso di traffico aereo e della capacità;*

e) *gestione della pianificazione, del monitoraggio e del coordinamento delle attività di attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo, tenendo in considerazione le esigenze operative e le procedure operative associate;*

f) *monitoraggio del funzionamento dell'infrastruttura della rete ATM europea.*

4. *Le funzioni elencate ai paragrafi 2 e 3 non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.*

5. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 36 per modificare il presente regolamento al fine di aggiungere funzioni a quelle elencate ai paragrafi 2 e 3, ove necessario ai fini del funzionamento e delle prestazioni della rete.*

Articolo 27

Gestore della rete

1. *Al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 26 la Commissione, se del caso con il sostegno dell'Agenzia, garantisce che il gestore della rete contribuisca all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 26 svolgendo i compiti indicati al paragrafo 4.*

2. *La Commissione può nominare un 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.*

3. *I compiti del gestore della rete sono eseguiti in modo indipendente, imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi. Essi sono sottoposti ad un sistema di governance appropriato che riconosce responsabilità separate per la fornitura di servizi e la regolamentazione ove l'organismo competente designato in qualità di gestore della rete abbia altresì funzioni di regolamentazione. Nell'esecuzione dei suoi compiti il gestore della rete tiene conto delle esigenze dell'intera rete ATM e garantisce la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei gestori aeroportuali e delle forze armate.*

4. *Il gestore della rete contribuisce all'esecuzione delle funzioni di rete mediante misure di sostegno volte a una pianificazione e ad un funzionamento sicuri ed efficienti della rete tanto in condizioni normali quanto in condizioni di crisi, nonché tramite 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 tengono conto dell'esigenza di una piena integrazione degli aeroporti nella rete.*

5. *Il gestore della rete coopera strettamente con l'Agenzia operante in qualità di PRB per garantire che gli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 10 trovino adeguata rispondenza nella capacità che deve essere fornita dai singoli fornitori di servizi di navigazione aerea ed è concordata tra il gestore della rete e tali fornitori di servizi di navigazione aerea nel piano operativo della rete.*

6. *Il gestore della rete:*

a) *decide in merito a singole misure volte ad attuare le funzioni di rete e a sostenere l'attuazione efficace del piano operativo vincolante della rete e il conseguimento degli obiettivi prestazionali vincolanti;*

b) *fornisce consulenza alla Commissione e informazioni pertinenti all'Agenzia operante in qualità di PRB 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. *Il gestore della rete adotta decisioni 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. Il processo decisionale cooperativo promuove l'interesse della rete.*

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'esecuzione delle funzioni di rete, i compiti del gestore della rete, i meccanismi di governance, compresi i processi decisionali, e la gestione delle crisi.*

9. *Gli aspetti della progettazione delle strutture dello spazio aereo diversi da quelli di cui all'articolo 26, paragrafi 2 e 3, sono di competenza degli Stati membri. Gli Stati membri tengono a tal proposito in considerazione 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.";*

59) l'articolo 18 è soppresso;

60) l'articolo 19 è rinumerato come articolo 29 (nel capitolo IV della proposta modificata). La prima frase è sostituita dalla seguente:

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

nella quarta frase, il riferimento "all'articolo 27, paragrafo 3", è sostituito da un riferimento "all'articolo 37, paragrafo 3";

61) l'articolo 20 è rinumerato come articolo 30 (nel capitolo IV della proposta modificata) ed è così riformulato:

"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 e ne danno notifica alla Commissione.";

62) l'articolo 21 è rinumerato come articolo 25, il titolo è sostituito dal titolo "Trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea" e il testo è così riformulato:

"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 e l'Agenzia operante in qualità di PRB 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 ad altre autorità di vigilanza.

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 servizi comuni di informazione;

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

I costi determinati, i costi effettivi e le entrate derivanti dai servizi di navigazione aerea sono ripartiti in spese per il personale, costi operativi diversi dalle spese per il personale, costi di ammortamento, costo del capitale, costi sostenuti per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB e costi eccezionali e sono resi accessibili al pubblico, fatta salva la protezione delle informazioni riservate.

4. I dati finanziari sui costi e sulle entrate 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. Le conclusioni dell'audit sono rese accessibili al pubblico.";

63) l'articolo 22 è rinumerato come articolo 31 (nel capitolo IV della proposta modificata). Il titolo è sostituito dal titolo "*Disponibilità dei dati operativi per il traffico aereo generale e accesso agli stessi*" e il testo è così riformulato:

"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 della politica di sicurezza 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 traffico aereo certificati o dichiarati, soggetti aventi un interesse comprovato nel prendere in considerazione la fornitura di servizi di navigazione aerea, utenti dello spazio aereo e aeroporti, nonché del gestore della rete. I dati sono utilizzati esclusivamente a fini operativi.

2. I prezzi per il servizio di cui al paragrafo 1 sono basati sul costo marginale della messa a disposizione dei dati.

3. L'accesso ai dati operativi pertinenti di cui al paragrafo 1 è concesso alle autorità incaricate della sorveglianza della sicurezza, della sorveglianza delle prestazioni e della sorveglianza della rete, compresa l'Agenzia.

4. La Commissione può definire i requisiti dettagliati per la messa a disposizione dei dati e l'accesso agli stessi conformemente ai paragrafi 1 e 3 e la metodologia per la fissazione dei prezzi di cui al paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.";

64) è inserito un nuovo articolo 12, recante il titolo "*Classificazione dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali*" e così formulato:

"1. Prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento, ogni Stato membro notifica alla Commissione quali servizi di navigazione aerea, da fornire durante tale periodo nello spazio

aereo di sua responsabilità, intende classificare come servizi di navigazione aerea di rotta e come servizi di navigazione aerea presso i terminali. Al contempo ogni Stato membro notifica alla Commissione i fornitori di servizi di traffico aereo designati per gli uni e gli altri servizi.

2. A tempo debito prima dell'inizio del pertinente periodo di riferimento, la Commissione adotta decisioni di esecuzione destinate a ciascuno Stato membro, in cui si stabilisce se la classificazione prevista dei servizi in questione sia conforme ai criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB fornisce assistenza alla Commissione per l'analisi e la preparazione di tali decisioni, mediante un parere.

3. Se una decisione adottata a norma del paragrafo 2 constata che la classificazione prevista non soddisfa i criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55, lo Stato membro interessato, tenuto conto di tale decisione, presenta una nuova notifica i cui termini sono conformi a tali criteri. La Commissione decide in merito a tale notifica conformemente al paragrafo 2.

4. I fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati basano i loro progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali sulle classificazioni che la Commissione ha ritenuto conformi ai criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55. L'Agenzia operante in qualità di PRB si basa sulle stesse classificazioni nel valutare la ripartizione dei costi tra servizi di navigazione aerea di rotta e servizi di navigazione aerea presso i terminali a norma dell'articolo 13, paragrafo 3.";

65) è inserito un nuovo articolo 13, recante il titolo "Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dei fornitori di servizi di traffico aereo designati" e così formulato:

"1. I fornitori di servizi di traffico aereo designati per i servizi di traffico aereo di rotta adottano, per ciascun periodo di riferimento, progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per tutti i servizi di navigazione aerea di rotta che forniscono e, ove applicabile, acquistano da altri fornitori.

I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Essi contengono obiettivi prestazionali, 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, che sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono resi accessibili al pubblico.

2. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta di cui al paragrafo 1 comprendono informazioni pertinenti fornite dal gestore della rete. Prima di adottare tali progetti di piani, i fornitori di servizi di traffico aereo designati consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali e i coordinatori aeroportuali. I fornitori di servizi di traffico aereo designati presentano inoltre tali piani all'autorità nazionale competente responsabile della loro certificazione, che verifica la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

3. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che sono

coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in tutti i settori di prestazione essenziali e soddisfano le condizioni supplementari di cui al terzo comma.

La coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stabilita in base ai 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 e quello di altri fornitori di servizi di traffico aereo che fanno parte dello stesso gruppo di riferimento.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni 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;

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

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

4. La ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali è valutata dall'Agenzia operante in qualità di PRB sulla base della metodologia di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera k), e della classificazione dei diversi servizi quale valutata dalla Commissione a norma dell'articolo 12.

5. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta di cui al paragrafo 1, compresa, se del caso, la ripartizione dei costi tra servizi di navigazione aerea di rotta e servizi di navigazione aerea presso i terminali, sono presentati all'Agenzia operante in qualità di PRB per valutazione e approvazione.

6. Nel caso di un fornitore di servizi di traffico aereo designato che fornisca sia servizi di navigazione aerea di rotta sia servizi di navigazione aerea presso i terminali, l'Agenzia operante in qualità di PRB valuta in primo luogo la ripartizione dei costi tra detti servizi conformemente al paragrafo 4.

Se l'Agenzia operante in qualità di PRB constata che la ripartizione dei costi non è conforme alla metodologia o alla classificazione di cui al paragrafo 4, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conforme a tale metodologia e a tale classificazione.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se ritiene che la ripartizione dei costi sia conforme a tale metodologia e a tale classificazione, adotta una decisione in tal senso, dandone notifica al fornitore di servizi di traffico aereo designato e all'autorità nazionale di vigilanza interessata. L'autorità nazionale di vigilanza è vincolata dalle conclusioni di tale decisione per quanto riguarda la ripartizione dei costi ai fini della valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui all'articolo 14.

7. L'Agenzia operante in qualità di PRB valuta gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta e i piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Nei casi in cui si applica il paragrafo 6, tale valutazione ha luogo dopo l'adozione di una decisione sulla ripartizione dei costi conformemente al paragrafo 6, quarto comma.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi tali criteri e condizioni, lo approva.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se constata che uno o più obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione o che il piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa le condizioni supplementari di cui al paragrafo 3, nega l'approvazione.

8. Qualora l'Agenzia operante in qualità di PRB abbia negato l'approvazione di un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conformemente al paragrafo 7, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni, che comprende, se necessario, obiettivi riveduti.

9. L'Agenzia operante in qualità di PRB valuta il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 8 conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfa tali criteri e condizioni, l'Agenzia operante in qualità di PRB lo approva.

Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa tali criteri e condizioni, l'Agenzia operante in qualità di PRB nega l'approvazione e impone al fornitore di servizi di traffico aereo designato di presentare un progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni.

Qualora il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 non sia approvato in quanto contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, l'Agenzia operante in qualità di PRB stabilisce obiettivi prestazionali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato, tenendo conto delle conclusioni formulate nella decisione di cui al paragrafo 7. Il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali così stabiliti dall'Agenzia operante in qualità di PRB come pure le misure per conseguirli.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 è negata solo perché esso non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico

aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e giudicati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dall'Agenzia operante in qualità di PRB e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'Agenzia operante in qualità di PRB ha ritenuto non soddisfatte.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 è negata perché esso contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e perché inoltre non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali stabiliti dall'Agenzia operante in qualità di PRB conformemente al terzo comma e le misure per conseguirli e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'Agenzia operante in qualità di PRB ha ritenuto non soddisfatte.

10. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dall'Agenzia operante in qualità di PRB sono adottati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico.

11. L'Agenzia operante in qualità di PRB presenta relazioni periodiche, entro i termini di cui agli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 18, sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea di rotta e delle funzioni di rete, comprese valutazioni periodiche del conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione relativi ai servizi di navigazione aerea di rotta nonché degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dei fornitori di servizi di traffico aereo, e rende accessibili al pubblico i risultati di tali valutazioni.

Il fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce le informazioni e i dati necessari per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea. Ciò comprende informazioni e dati relativi alle entrate e ai costi effettivi. Qualora gli obiettivi prestazionali non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'Agenzia operante in qualità di PRB adotta decisioni che impongono l'attuazione di misure correttive da parte dei fornitori di servizi di traffico aereo. Tali misure correttive possono comprendere, se obiettivamente necessario, l'obbligo per un fornitore di servizi di traffico aereo di delegare la fornitura dei servizi pertinenti a un altro fornitore di servizi di traffico aereo. Se gli obiettivi prestazionali continuano a non essere conseguiti o se il piano di miglioramento delle prestazioni continua a essere attuato in modo non corretto o se le misure correttive imposte non sono applicate, o non sono applicate correttamente, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine e fornisce un parere alla Commissione conformemente all'articolo 24, paragrafo 2. La Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.";

66) è inserito un nuovo articolo 14, recante il titolo "Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali dei fornitori di servizi di traffico aereo designati" e così formulato:

"1. I fornitori di servizi di traffico aereo designati per i servizi di traffico aereo presso i terminali adottano, per ciascun periodo di riferimento, progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per tutti i servizi di navigazione aerea presso i terminali che forniscono e, ove applicabile, acquistano da altri fornitori.

I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Essi contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi, che sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono resi accessibili al pubblico.

2. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui al paragrafo 1 comprendono informazioni pertinenti fornite dal gestore della rete. Prima di adottare tali progetti di piani, i fornitori di servizi di traffico aereo designati consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali e i coordinatori aeroportuali. I fornitori di servizi di traffico aereo designati presentano inoltre tali piani all'autorità nazionale competente responsabile della loro certificazione, che verifica la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

3. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che sono coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in tutti i settori di prestazione essenziali e soddisfano le condizioni supplementari di cui al terzo comma.

La coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stabilita in base ai 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 e quello di altri fornitori di servizi di traffico aereo che fanno parte dello stesso gruppo di riferimento.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni 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;

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

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

4. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui al paragrafo 1 sono presentati all'autorità nazionale di vigilanza per valutazione e approvazione.

5. Nel caso di un fornitore di servizi di traffico aereo designato che fornisca sia servizi di navigazione aerea di rotta sia servizi di navigazione aerea presso i terminali, il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali che deve essere presentato all'autorità nazionale di vigilanza è il piano soggetto a una decisione positiva sulla ripartizione dei costi adottata dall'Agenzia operante in qualità di PRB conformemente all'articolo 13, paragrafo 6, terzo comma.

6. L'autorità nazionale di vigilanza valuta gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali e i piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Nei casi in cui si applica il paragrafo 5, l'autorità nazionale di vigilanza basa la propria valutazione sulle conclusioni della decisione adottata dall'Agenzia operante in qualità di PRB per quanto riguarda la ripartizione dei costi.

L'autorità nazionale di vigilanza, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi tali criteri e condizioni, lo approva.

L'autorità nazionale di vigilanza, se constata che uno o più obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione o che il piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa le condizioni supplementari di cui al paragrafo 3, nega l'approvazione.

7. Qualora l'autorità nazionale di vigilanza abbia negato l'approvazione di un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conformemente al paragrafo 6, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni, che comprende, se necessario, obiettivi riveduti.

8. L'autorità nazionale di vigilanza valuta il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 7 conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfa tali criteri e condizioni, l'autorità nazionale di vigilanza lo approva.

Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa tali criteri e condizioni, l'autorità nazionale di vigilanza nega l'approvazione e impone al fornitore di servizi di traffico aereo designato di presentare un progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni.

Qualora il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 non sia approvato in quanto contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, l'autorità nazionale di vigilanza stabilisce obiettivi prestazionali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato, tenendo conto delle conclusioni formulate nella decisione di cui al paragrafo 6. Il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali così stabiliti dall'autorità nazionale di vigilanza come pure le misure per conseguirli.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 è negata solo perché esso non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e giudicati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dall'autorità nazionale di vigilanza e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'autorità nazionale di vigilanza ha ritenuto non soddisfatte.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 è negata perché esso contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e perché inoltre non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali stabiliti dall'autorità nazionale di vigilanza conformemente al terzo comma e le misure per conseguirli e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'autorità nazionale di vigilanza ha ritenuto non soddisfatte.

9. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dall'autorità nazionale di vigilanza sono adottati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico.

10. L'autorità nazionale di vigilanza interessata pubblica relazioni periodiche sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, comprese valutazioni periodiche del conseguimento degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali dei fornitori di servizi di traffico aereo, e rende accessibili al pubblico i risultati di tali valutazioni.

Il fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce le informazioni e i dati necessari per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea. Ciò comprende informazioni e dati relativi alle entrate e ai costi effettivi.

Qualora gli obiettivi prestazionali non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza adotta decisioni che impongono l'attuazione di misure correttive da parte dei fornitori di servizi di traffico aereo. Tali misure correttive possono comprendere, se obiettivamente necessario, l'obbligo per un fornitore di servizi di traffico aereo di delegare la fornitura dei servizi pertinenti a un altro fornitore di servizi di traffico aereo. Se gli obiettivi prestazionali continuano a non essere conseguiti o se il piano di miglioramento delle prestazioni continua a essere attuato in modo non corretto o se le misure correttive imposte non sono applicate, o non sono applicate correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza chiede all'Agenzia operante in qualità di PRB di svolgere un'indagine conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, e la Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'autorità nazionale di vigilanza a norma del presente articolo siano soggette a controllo giurisdizionale.

12. Se l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge i compiti di un'autorità nazionale di vigilanza conformemente all'articolo 3, paragrafo 8, i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali sono presentati all'Agenzia

operante in qualità di PRB unitamente ai progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta. Qualora l'Agenzia abbia adottato una decisione in merito alla ripartizione dei costi di cui all'articolo 13, paragrafo 6, terzo comma, tale decisione è vincolante per la stessa ai fini della valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali.";

67) è inserito un nuovo articolo 15, recante il titolo "*Ruolo dell'Agenzia operante in qualità di PRB per quanto riguarda il monitoraggio degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea presso i terminali*" e così formulato:

"1. L'Agenzia operante in qualità di PRB elabora periodicamente un quadro generale a livello dell'Unione delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea presso i terminali e del loro rapporto con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

2. Ai fini della preparazione del quadro generale di cui al paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza notificano le loro relazioni di cui all'articolo 14, paragrafo 10, all'Agenzia operante in qualità di PRB e forniscono ogni altra informazione che l'Agenzia operante in qualità di PRB possa richiedere a tale scopo.";

68) è inserito un nuovo articolo 16, recante il titolo "*Piano di miglioramento delle prestazioni della rete*" e così formulato:

"1. Il gestore della rete elabora, per ciascun periodo di riferimento, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete per tutte le funzioni di rete da esso assicurate.

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 dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.

2. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è presentato all'Agenzia operante in qualità di PRB e alla Commissione.

Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB trasmette alla Commissione un parere sul 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;

b) completezza del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete in termini di dati e documenti giustificativi.

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 può chiedere al gestore della rete di presentare un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete.";

69) è inserito un nuovo articolo 17, recante il titolo "*Revisione degli obiettivi prestazionali e dei piani di miglioramento delle prestazioni durante un periodo di riferimento*" e così formulato:

"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, e qualora la revisione degli obiettivi sia necessaria e proporzionata, la Commissione rivede tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. L'articolo 11 si applica a tale decisione. In seguito a tale revisione, i fornitori di servizi di traffico aereo designati adottano nuovi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, ai quali si applicano gli articoli 13 e 14. Il gestore della rete elabora un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete, al quale si applica l'articolo 16.

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 definitivi di miglioramento delle prestazioni adottati a norma dell'articolo 13, paragrafo 6, e dell'articolo 14, paragrafo 6.

3. I fornitori di servizi di traffico aereo designati possono chiedere all'Agenzia operante in qualità di PRB, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta, o all'autorità nazionale di vigilanza interessata, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, il permesso di rivedere uno o più obiettivi prestazionali durante un periodo di riferimento. Tale richiesta può essere presentata se sono raggiunte le soglie di allarme, oppure se i fornitori di servizi di traffico aereo designati dimostrano 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.

4. L'Agenzia operante in qualità di PRB, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta, o l'autorità nazionale di vigilanza interessata, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, autorizza il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato a procedere alla revisione prevista solo se è necessaria e proporzionata e se gli obiettivi prestazionali riveduti garantiscono che sia mantenuta la coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Se la revisione è stata autorizzata, i fornitori di servizi di traffico aereo designati adottano nuovi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni conformemente alle procedure di cui agli articoli 13 e 14.";

70) è inserito un nuovo articolo 18, recante il titolo "*Attuazione del sistema di prestazioni*" e così formulato:

"Ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni, la Commissione adotta requisiti e procedure dettagliati in relazione all'articolo 10, paragrafo 3, e agli articoli 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo di progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, la definizione di obiettivi prestazionali, i criteri e le condizioni per la loro valutazione, la metodologia per la ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali, il monitoraggio delle prestazioni e l'emanazione di misure correttive, nonché i calendari per tutte le procedure. Tali requisiti e procedure sono stabiliti in un atto di esecuzione adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2.";

71) è inserito un nuovo articolo 20, recante il titolo "*Basi di calcolo delle tariffe*" e così formulato:

"1. Le basi di calcolo delle tariffe per i servizi di navigazione aerea di rotta e delle tariffe per i servizi di navigazione aerea presso i terminali sono costituite dai costi determinati relativi alla fornitura di tali servizi nella zona tariffaria di rotta e nella zona tariffaria presso i terminali interessate, come stabilito nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente agli articoli 13 e 14.

2. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono i costi degli impianti e dei servizi pertinenti, adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, come pure i costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione.

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

a) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB;

b) i costi o parti degli stessi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo in relazione alla loro sorveglianza e certificazione da parte delle autorità nazionali di vigilanza, a meno che gli Stati membri non utilizzino altre risorse finanziarie per coprire tali costi;

c) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e di funzioni di rete, compresi i compiti affidati al gestore della rete, a meno che gli Stati membri non utilizzino altre risorse finanziarie per coprire tali costi.

4. I costi determinati non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri di cui all'articolo 42, né i costi delle eventuali misure correttive di cui all'articolo 13, paragrafo 11, e all'articolo 14, paragrafo 10.

5. Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali. I costi relativi sia ai servizi di navigazione aerea di rotta sia ai servizi di navigazione aerea presso i terminali sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali in base a una metodologia trasparente. 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'Agenzia operante in qualità di PRB, alle autorità nazionali di vigilanza e alla Commissione. A tal fine i costi sono ripartiti in linea con la separazione dei conti di cui all'articolo 25, paragrafo 3, 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 sostenuti per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB e i costi eccezionali.";

72) è inserito un nuovo articolo 21, recante il titolo "Fissazione dei tassi unitari" e così formulato:

"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.

2. I tassi unitari sono fissati dalle autorità nazionali di vigilanza, previa verifica da parte dell'Agenzia operante in qualità di PRB della loro conformità agli articoli 19 e 20 e al presente articolo. Se l'Agenzia operante in qualità di PRB constata che un tasso unitario non soddisfa tali requisiti, il tasso unitario è riveduto di conseguenza dall'autorità nazionale di vigilanza interessata. Se un tasso unitario continua a non soddisfare tali requisiti, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine e fornisce un parere alla Commissione conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, e la Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.

Ai fini della tariffazione, e qualora la congestione provochi problemi significativi di rete, compreso il deterioramento delle prestazioni ambientali, la Commissione può definire, mediante un regolamento di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, un tasso unitario comune per i servizi di navigazione aerea di rotta in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo nonché norme e procedure dettagliate per la sua applicazione. Il tasso unitario comune di cui al primo comma è calcolato sulla base di una media ponderata dei diversi tassi unitari dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati. I proventi del tasso unitario comune sono ripartiti in modo da conseguire la neutralità in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo interessati."

73) è inserito un nuovo articolo 22, recante il titolo "Fissazione delle tariffe" e così formulato:

"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 per i servizi di navigazione aerea di rotta 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. La tariffa è costituita da uno o più componenti variabili, ciascuno basato su fattori obiettivi.

3. La tariffa per i servizi di navigazione aerea presso i terminali 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 per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, l'avvicinamento e la partenza di un volo sono considerati come un unico volo. La tariffa è costituita da uno o più componenti variabili, ciascuno basato su fattori obiettivi.

4. Per determinati utenti dello spazio aereo, specialmente nel caso degli aeromobili leggeri e degli 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 sono modulate per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti e gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti delle prestazioni ambientali o della qualità del servizio, ad esempio 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.";

74) è inserito un nuovo articolo 23, recante il titolo "*Attuazione del sistema di tariffazione*" e così formulato:

"Per l'attuazione del sistema di tariffazione, la Commissione adotta 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, i sistemi di incentivi e i meccanismi di condivisione dei rischi nonché la modulazione delle tariffe. Tali requisiti e procedure sono stabiliti in un atto di esecuzione adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2.";

Nuovo capitolo IV: Gestione della rete

75) è introdotto un nuovo capitolo IV, recante il titolo "*Gestione della rete*";

76) il capitolo è composto dagli articoli da 26 a 31;

77) per gli articoli 26, 27 e da 29 a 31 si rimanda ai punti 58, 60, 61 e 63;

78) il nuovo articolo 28 reca il titolo "*Trasparenza della contabilità del gestore della rete*" ed è così formulato:

"1. Il gestore della rete elabora, presenta e pubblica i propri 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 gestore della rete, questi assicura il massimo rispetto possibile.

2. Il gestore della rete pubblica una relazione annuale ed è sottoposto periodicamente a un audit indipendente.";

Capitolo V: Spazio aereo, interoperabilità e innovazione tecnologica

79) il capitolo IV è rinumerato come capitolo V e il suo titolo è così riformulato: "*Spazio aereo, interoperabilità e innovazione tecnologica*";

80) l'articolo 23 è rinumerato come articolo 32 ed è così riformulato:

"Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, il gestore della rete, in cooperazione con la Commissione, 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.";

81) l'articolo 24 è soppresso;

82) è inserito un nuovo articolo 33, recante il titolo "*Uso flessibile dello spazio aereo*" e così formulato:

"1. Tenuto conto 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 descritto dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la

gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti e coerentemente con il piano generale ATM europeo.

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 in base alle relazioni presentate dagli Stati membri, si rende necessario rafforzare e armonizzare l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, la Commissione adotta misure nell'ambito della politica comune dei trasporti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.";

83) è inserito un nuovo articolo 34, recante il titolo "*Coordinamento di SESAR*" e così formulato:

"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, cooperano per garantire un coordinamento efficace tra le tre fasi indicate in maniera tale da conseguire una transizione priva di discontinuità e tempestiva tra di esse.

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

Capitolo VI: Disposizioni finali

84) il capitolo V è rinumerato come capitolo VI;

85) l'articolo 25 è soppresso;

86) l'articolo 26 è rinumerato come articolo 36 ed è così modificato:

(a) il paragrafo 2 è così riformulato:

"La delega di potere di cui agli articoli 6 e 26 è conferita alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal [data di pubblicazione del presente regolamento]. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.";

(b) al paragrafo 3, il riferimento "all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25" è sostituito da un riferimento "agli articoli 6 e 26";

(c) all'inizio del paragrafo 4 è aggiunta una nuova frase:

"Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.";

(d) al paragrafo 5, il riferimento agli "articoli 11, paragrafo 7, 17, paragrafo 3 e 25" è sostituito da un riferimento agli "articoli 6 e 26";

87) l'articolo 27 è rinumerato come articolo 37. Al paragrafo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"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.";

88) per quanto riguarda l'articolo 28, si rimanda al punto 45;

89) l'articolo 29 è soppresso;

90) l'articolo 30 è rinumerato come articolo 39 ed è così riformulato:

"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, 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 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.";

91) l'articolo 31 è rinumerato come articolo 40. Il titolo è sostituito dal titolo "Sostegno da parte di altri organismi" e il testo è così riformulato:

"La Commissione può chiedere il sostegno di altri organismi per l'adempimento dei compiti che le incombono in virtù del presente regolamento.";

92) l'articolo 32 è rinumerato come articolo 41 ed è così riformulato:

"1. Le autorità nazionali di vigilanza, che agiscono in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, la Commissione, l'Agenzia, operante o no in qualità di 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.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, della Commissione o dell'Agenzia operante in qualità di PRB 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 forniti in conformità al sistema di tariffazione di cui agli articoli da 19 a 24, in particolare per quanto riguarda costi determinati, costi effettivi ed entrate dei fornitori di servizi di traffico aereo designati, sono resi pubblici.";

93) l'articolo 33 è rinumerato come articolo 42. La prima frase è così riformulata:

"Gli Stati membri istituiscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e degli atti delegati e 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.";

94) l'articolo 34 è rinumerato come articolo 43 ed è così riformulato:

"1. La Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del presente regolamento entro il 2030. Ove giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento.

2. La Commissione trasmette le risultanze al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione sono rese pubbliche.";

95) l'articolo 35 è rinumerato come articolo 44. La punteggiatura è modificata; di conseguenza, il testo recita:

"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.";

96) l'articolo 36 è soppresso;

97) l'articolo 37 è rinumerato come articolo 45 e il riferimento al regolamento (CE) n. 552/2004 è soppresso;

98) l'articolo 38 è rinumerato come articolo 46. Il testo dell'articolo elaborato nella proposta iniziale è numerato come paragrafo 1 ed è aggiunto il seguente paragrafo 2:

"2. L'articolo 3, paragrafo 3, si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a 48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

Gli articoli da 10 a 24 si applicano a decorrere dal 1° luglio 2023. 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.

L'articolo 26, paragrafo 3, 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, dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, e comprendente tali disposizioni.";

Allegati

99) l'allegato I è soppresso;

100) l'allegato II è rinumerato come allegato I. Il titolo è sostituito dal seguente: *"Condizioni che possono essere collegate ai certificati di cui all'articolo 6"*. Il testo è così riformulato:

"Le condizioni supplementari collegate ai certificati possono eventualmente riguardare:

- a) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizi diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- b) contratti, accordi o altre intese tra il fornitore dei servizi e un terzo, che riguardano i servizi;
- c) la fornitura delle informazioni ragionevolmente necessarie per verificare i requisiti dell'articolo 6, paragrafo 1;
- d) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.";

101) è inserito un nuovo allegato II, recante il titolo "Regolamenti abrogati e relative modifiche" e così formulato:

"

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

";

102) l'allegato III è adattato ai termini della presente proposta modificata.

Per facilitare la lettura e l'esame, si allega inoltre il testo completo della proposta di codificazione così modificata.

↓ 549/2004 (adattato)

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 ~~che istituisce la Comunità europea~~, in particolare l'articolo ~~80, paragrafo 2,~~ 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 europeo²¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

(1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio²³, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ e il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵ hanno subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla loro rifusione.

²¹ ~~GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.~~ GU C [...] del [...], pag. [...].

²² ~~GU C 278 del 14.11.2002, pag. 13.~~ GU C [...] del [...], pag. [...].

²³ 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).

²⁴ 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).

²⁵ 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).

↓ 549/2004 considerando 1
(adattato)

~~L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.~~

↓ 549/2004 considerando 2
(adattato)

~~Nella riunione straordinaria tenutasi a Lisbona il 23 ed il 24 marzo 2000 il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a presentare proposte concernenti la gestione dello spazio aereo, del controllo del traffico aereo e del flusso di traffico aereo, basandosi sui lavori del «Gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo» costituito dalla Commissione stessa. Tale gruppo, composto essenzialmente dalle autorità civili e militari preposte alla navigazione aerea negli Stati membri, ha consegnato la propria relazione nel novembre 2000.~~

↓ 1070/2009 considerando 2
(adattato)
⇒ nuovo

(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 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»)~~, del regolamento (CE) n. 550/2004, ~~del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)~~, del regolamento (CE) n. 551/2004, ~~del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo»)~~ e del regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, ~~del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»)~~, ha creato una solida base giuridica legislativa 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 Consiglio²⁷, 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)

²⁶ 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).

²⁷ 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).

2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸, poiché le norme necessarie per l'interoperabilità dei sistemi, dei costituenti e delle procedure ATM sono state incluse in tale regolamento. ↩

↓ nuovo

(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.

↓ 550/2004 considerando 3
(adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, («regolamento quadro»)²⁹ stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 4
(adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 («regolamento quadro»)³⁰ stabilisce il quadro per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 5
(adattato)

(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 ~~della Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒ esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un'autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.

²⁸ 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).

²⁹ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

³⁰ Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 1070/2009 considerando 1
(adattato)

- (5) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo ~~efficace~~ ☒ efficiente ☒, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, ottimizzando la capacità e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.
-

↓ 1070/2009 considerando 37
(adattato)
⇒ nuovo

- (6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del ~~potenziamento delle norme sulla~~ ☒ rafforzamento del livello di ☒ sicurezza del traffico aereo e del miglioramento ~~dell'efficienza globale~~ ☒ 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 ~~valutino l'introduzione dei~~ ⇒ ribadiscano i ⇐ principi della «cultura di equità». ⇒ I pareri e le raccomandazioni del gruppo di esperti sulla dimensione umana del cielo unico europeo³¹ dovrebbero essere analizzati e tenuti in considerazione. ⇐
-

↓ nuovo

- (7) I miglioramenti delle prestazioni ambientali dell'ATM contribuiscono inoltre direttamente al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi e del Green Deal europeo della Commissione, in particolare attraverso la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione.
-

↓ 549/2004 considerando 6
(adattato)

- (8) ☒ Nel 2004 ☒ gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo³². 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.

³¹ C(2017) 7518 final.

³² Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 549/2004 considerando 3

~~Il corretto funzionamento del sistema di trasporto aereo richiede un elevato e uniforme livello di sicurezza nei servizi di navigazione aerea che consenta un uso ottimale dello spazio aereo europeo nonché un elevato ed uniforme livello di sicurezza del trasporto aereo, ferma restando la funzione di interesse generale dei servizi di navigazione aerea, tra cui gli obblighi di servizio pubblico. Il sistema di trasporto aereo dovrebbe quindi essere realizzato ai livelli più elevati di responsabilità e competenza.~~

↓ 549/2004 considerando 4

~~L'iniziativa del cielo unico europeo dovrebbe essere sviluppata in conformità degli obblighi che derivano dall'appartenenza della Comunità e dei suoi Stati membri ad Eurocontrol, nonché dei principi fissati dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944.~~

↓ 549/2004 considerando 5
(adattato)

- (9) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze della Comunità ☒ dell'Unione a norma dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ☒.
-

↓ 549/2004 considerando 23
(adattato)

~~Il 2 dicembre 1987, a Londra, il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto, con una dichiarazione comune dei Ministri degli Affari esteri dei due paesi, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibrilterra. Tali accordi devono ancora iniziare ad esercitare i loro effetti.~~

↓ 550/2004 considerando 1

~~Gli Stati membri hanno proceduto a una ristrutturazione riguardante, a livelli diversi, i loro fornitori nazionali di servizi di navigazione aerea aumentandone il livello di autonomia e libertà nella fornitura dei servizi. È sempre più necessario garantire che in questo nuovo contesto siano rispettati determinati requisiti minimi di interesse pubblico.~~

↓ 550/2004 considerando 4

~~Per istituire il cielo unico europeo, si dovrebbero adottare misure volte a garantire la fornitura sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea compatibili con l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ³³. L'istituzione di un'organizzazione armonizzata della fornitura di tali servizi è importante per soddisfare in modo adeguato la domanda degli utenti dello spazio aereo e per gestire in modo sicuro ed efficiente il traffico aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 1

~~La creazione del cielo unico europeo richiede un approccio armonizzato per regolamentare l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 2
(adattato)

~~Nel rapporto del Gruppo ad alto livello sul cielo unico europeo del novembre 2000 è stato ritenuto che lo spazio aereo dovrebbe essere configurato, regolamentato e strategicamente gestito su scala europea.~~

↓ 551/2004 considerando 3
(adattato)

~~La comunicazione della Commissione sulla creazione del cielo unico europeo del 30 novembre 2001 richiede riforme strutturali per permettere la creazione del cielo unico europeo mediante una gestione progressivamente più integrata dello spazio aereo e lo sviluppo di nuovi concetti e procedure di gestione del traffico aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 6

~~Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti che tutti questi ultimi debbono usare in maniera flessibile, garantendo l'equità e la trasparenza e tenendo peraltro conto delle necessità in materia di sicurezza e di difesa degli Stati membri e dei loro impegni nell'ambito di organizzazioni internazionali.~~

³³ Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ 551/2004 considerando 7

~~Una gestione efficiente dello spazio aereo è fondamentale per aumentare la capacità del sistema di servizi di traffico aereo, soddisfare in modo ottimale le esigenze dei vari utenti e conseguire l'uso quanto più possibile flessibile dello spazio aereo.~~

↓ 549/2004 considerando 8

~~Per tutte queste ragioni ed al fine di estendere il cielo unico europeo ad un più ampio numero di Stati europei, la Comunità dovrebbe fissare obiettivi comuni e stabilire un programma di azione che veda impegnati la Comunità, i suoi Stati membri ed i vari soggetti economici, per realizzare uno spazio aereo operativo più integrato, denominato «cielo unico europeo», tenendo peraltro conto degli sviluppi che si registrano in seno ad Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 24

~~Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'istituzione del cielo unico europeo, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, a motivo della dimensione transnazionale dell'intervento stesso, e può dunque essere realizzato meglio a livello comunitario, pur consentendo norme di attuazione che tengono conto delle specifiche condizioni locali, la Comunità può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo.~~

↓ 549/2004 considerando 9

~~Allorché gli Stati membri intervengono per assicurare la conformità ai requisiti comunitari, le autorità che procedono alla verifica della conformità dovrebbero essere sufficientemente indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 549/2004 considerando 10

~~I servizi di navigazione aerea, in particolare i servizi di traffico aereo che sono paragonabili ad una autorità pubblica, richiedono una separazione funzionale o strutturale e sono organizzati secondo forme giuridiche molto diverse a seconda degli Stati membri.~~

↓ 549/2004 considerando 11

~~Allorché sono richieste valutazioni contabili indipendenti relative ai fornitori di servizi di navigazione aerea, dovrebbero essere riconosciute come tali le ispezioni delle autorità di revisione contabile degli Stati membri in cui tali servizi sono forniti dall'amministrazione o da~~

~~un organismo pubblico sottoposto al controllo di dette autorità, a prescindere dal fatto che le relazioni contabili elaborate siano o meno rese pubbliche.~~

↓ 1070/2009 considerando 9

(adattato)

⇒ nuovo

- (10) Per assicurare ~~un controllo~~ ☒ 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. ~~Tale indipendenza~~ Ciò non dovrebbe impedire a ~~tali autorità~~ ☒ 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, all'autorità nazionale garante della concorrenza. ⇐ ~~esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.~~
-

↓ nuovo

- (11) Il finanziamento delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbe garantirne l'indipendenza e consentire loro di operare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità. Procedure appropriate per l'assunzione del personale dovrebbero contribuire a garantire l'indipendenza delle autorità nazionali di vigilanza, assicurando in particolare che la nomina di responsabili delle decisioni strategiche sia effettuata da un'autorità pubblica che non esercita direttamente diritti di proprietà sui fornitori di servizi di navigazione aerea.
-

↓ 1070/2009 considerando 10

(adattato)

⇒ nuovo

- (12) Le autorità nazionali di vigilanza hanno un ruolo fondamentale ☒ nell'attuazione ☒ ~~nella realizzazione~~ del cielo unico europeo e ~~la Commissione dovrebbe~~ ⇒ dovrebbero ⇐ pertanto ~~agevolare la cooperazione tra di esse~~ ⇒ 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 ~~maggiore~~ cooperazione ☒ rafforzata ☒ a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe avvenire ~~periodicamente~~ ☒ regolarmente ☒.

↓ 550/2004 considerando 6

~~Gli Stati membri sono responsabili del controllo della prestazione sicura ed efficiente di servizi di navigazione aerea e dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 550/2004 considerando 7

~~Gli Stati membri dovrebbero poter affidare a organizzazioni riconosciute dotate delle competenze tecniche in materia la verifica dell'osservanza delle norme comuni stabilite a livello comunitario da parte di fornitori dei servizi di navigazione aerea.~~

↓ 549/2004 considerando 17

(adattato)

~~Le parti sociali dovrebbero essere informate e consultate secondo appropriate modalità su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. Dovrebbe inoltre essere consultato il comitato di dialogo settoriale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo³⁴.~~

↓ nuovo

- (13) La cooperazione tra fornitori di servizi di traffico aereo è uno strumento importante ai fini del miglioramento delle prestazioni del sistema ATM europeo ed è opportuno incoraggiarla. Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di istituire meccanismi di cooperazione che non siano limitati a forme di cooperazione e aree geografiche predefinite.
- (14) La certificazione della sicurezza e la sorveglianza della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea sono effettuate dalle autorità nazionali competenti o dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), conformemente alle procedure e ai requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/1139. Per la fornitura di servizi di navigazione aerea sono necessari requisiti supplementari in materia di solidità finanziaria e copertura assicurativa e della responsabilità, che dovrebbero essere soggetti a un certificato economico. Un fornitore di servizi di navigazione aerea dovrebbe poter offrire servizi nell'Unione soltanto laddove sia titolare di un certificato di sicurezza e del certificato economico.
- (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 forniti su base esclusiva dovrebbero essere soggetti a designazione e a requisiti minimi di interesse pubblico.

³⁴ [GUL 225 del 12.8.1998, pag. 27.](#)

- (17) I fornitori di servizi di traffico aereo o i gestori aeroportuali dovrebbero disporre della possibilità di acquistare servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), servizi di informazioni aeronautiche (AIS), servizi di dati sul traffico aereo (ADS), servizi meteorologici (MET) o servizi di traffico aereo presso i terminali a condizioni di mercato, fatti salvi i requisiti di sicurezza, qualora ritengano che l'appalto consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi. Si ritiene che la possibilità di avvalersi delle procedure di appalto permetta una maggiore flessibilità e promuova l'innovazione nei servizi, senza pregiudicare le esigenze specifiche delle forze armate in materia di riservatezza, interoperabilità, resilienza del sistema, accesso ai dati e sicurezza dell'ATM.
- (18) Qualora siano acquistati, i servizi di traffico aereo presso i terminali non dovrebbero essere soggetti al sistema di tariffazione di cui al presente regolamento né all'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁵, correlato all'applicabilità di tale sistema.
- (19) La fornitura di servizi di traffico aereo di rotta dovrebbe essere separata a livello organizzativo dalla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali, anche tramite la separazione dei conti, al fine di garantire la trasparenza ed evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza.
- (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 Consiglio³⁶ e alla direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷. È opportuno che le autorità nazionali di vigilanza garantiscano il rispetto dei requisiti in materia di appalti per i servizi di navigazione aerea.
- (21) Ai fini della gestione del traffico degli aeromobili senza equipaggio è necessaria la disponibilità di servizi comuni di informazione. Per contenere i costi di tale gestione del traffico, è opportuno che i prezzi dei servizi comuni di informazione 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 i fornitori di servizi di navigazione aerea rendano disponibili i dati necessari.
- (22) I sistemi di prestazioni e di tariffazione sono 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 e dovrebbero a tal fine prevedere incentivi pertinenti e adeguati. In considerazione di tale obiettivo, i sistemi di prestazioni e di tariffazione non dovrebbero contemplare i servizi forniti a condizioni di mercato.
- (23) Per risultare più efficace, la necessaria sorveglianza dei sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbe essere rivolta ai fornitori di servizi di traffico aereo designati in quanto tali.

³⁵ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11).

³⁶ 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).

³⁷ 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).

- (24) È opportuno suddividere in maniera adeguata le responsabilità relative alla sorveglianza per quanto concerne i sistemi di prestazioni e di tariffazione.
- (25) Dati gli elementi transfrontalieri e di rete inerenti alla fornitura di servizi di navigazione aerea di rotta e in considerazione del fatto che, di conseguenza, le prestazioni dovranno essere valutate giustappunto rispetto a obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, è opportuno incaricare della valutazione e dell'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali relativi ai servizi di navigazione aerea di rotta un organismo dell'Unione, soggetto a controllo giurisdizionale di un organo di ricorso e, in ultima istanza, della Corte di giustizia. Al fine di garantire che i compiti siano svolti con un elevato livello di competenza e con la necessaria indipendenza, tale organismo dell'Unione dovrebbe essere l'Agenzia operante in qualità di organo di valutazione delle prestazioni (PRB), il cui funzionamento sarà conforme alle norme di governance specifiche di cui al regolamento (UE) 2018/1139. Data la loro conoscenza delle circostanze locali, necessaria per valutare i servizi di navigazione aerea presso i terminali, le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere incaricate della valutazione e dell'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali relativi ai servizi di navigazione aerea presso i terminali. La ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali costituisce un'unica operazione, pertinente per entrambi i tipi di servizi, e dovrebbe pertanto essere soggetta alla sorveglianza dell'Agenzia operante in qualità di PRB.
- (26) I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni nel settore dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali dovrebbero essere coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e conformi a determinati criteri di qualità, in maniera tale da garantire nella misura più ampia possibile l'effettivo conseguimento degli obiettivi definiti. La procedura di valutazione dovrebbe assicurare una rapida rettifica delle lacune.
- (27) Le prestazioni delle funzioni di rete dovrebbero essere soggette a criteri specifici per tali funzioni, data la natura peculiare di queste ultime. Le funzioni di rete dovrebbero essere soggette 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 ricevuti e i soli costi imputabili a tali servizi e non coperti in altro modo dovrebbero essere presi in considerazione. I costi relativi al gestore della rete dovrebbero 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 incentivare la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.
- (29) Data la natura transfrontaliera del trasporto aereo, è opportuno istituire a livello dell'Unione meccanismi di 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. Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero inoltre avere la possibilità di istituire meccanismi a livello locale per quanto concerne i servizi presso i terminali.

- (30) Al fine di incentivare gli utenti dello spazio aereo a utilizzare la rotta più breve, soprattutto in periodi di congestione del traffico aereo, dovrebbe essere possibile fissare un tasso unitario comune per i servizi di rotta in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo. La fissazione di un simile tasso unitario dovrebbe essere neutra in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo.
- (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 della rete ATM dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Dovrebbero garantire 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. È 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.
- (33) Nell'ambito del processo decisionale cooperativo per le decisioni che devono essere assunte dal gestore della rete dovrebbe prevalere l'interesse della rete. È pertanto opportuno che le parti del processo decisionale cooperativo agiscano nella misura più ampia possibile nell'ottica di migliorare il funzionamento e le prestazioni della rete. Le procedure previste per il processo decisionale cooperativo dovrebbero promuovere l'interesse della rete ed essere tali da consentire, ove possibile, di risolvere i problemi e trovare un consenso.
- (34) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di traffico aereo e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la consultazione delle parti interessate e la loro partecipazione alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di traffico aereo.

↓ 1070/2009 considerando 11
(adattato)

~~Le condizioni collegate ai certificati dovrebbero essere oggettivamente giustificate e non discriminatorie, proporzionate, trasparenti e conformi alle pertinenti norme internazionali.~~

↓ 550/2004 considerando 2
(adattato)

~~Il rapporto del gruppo ad alto livello per il cielo unico europeo del novembre 2000 ha confermato la necessità di regole a livello comunitario che distinguano tra attività di regolamentazione e attività di fornitura dei servizi, introducano un sistema di certificazione inteso a preservare i requisiti di interesse pubblico, specialmente in termini di sicurezza, e migliorino i meccanismi di tariffazione.~~

↓ 550/2004 considerando 10

~~Pur garantendo la continuità della fornitura di servizi, dovrebbe essere istituito un sistema comune di certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea come mezzo per definire i diritti e gli obblighi dei fornitori di tali servizi e per controllare in modo regolare il rispetto di tali requisiti.~~

↓ 550/2004 considerando 12

~~I certificati dovrebbero essere reciprocamente riconosciuti da tutti gli Stati membri affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea possano fornire servizi in uno Stato membro diverso dal paese in cui hanno ottenuto i loro certificati, entro i limiti delle norme di sicurezza.~~

↓ 550/2004 considerando 14

~~Al fine di facilitare lo svolgimento sicuro del traffico aereo attraverso le frontiere degli Stati membri, e nell'interesse degli utenti dello spazio aereo e dei loro passeggeri, il sistema di certificazione dovrebbe prevedere principi generali che consentano agli Stati membri di designare i fornitori di servizi di traffico aereo, a prescindere dal luogo in cui sono stati certificati.~~

↓ 550/2004 considerando 5

~~La fornitura di servizi di traffico aereo, quale prevista dal presente regolamento, si ricollega all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri che non presentano carattere economico che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal trattato.~~

↓ 550/2004 considerando 13

~~La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione aeronautica, dovrebbe essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi e mantenendo un livello elevato di sicurezza.~~

↓ 550/2004 considerando 15

~~Sulla base della propria analisi delle pertinenti condizioni di sicurezza gli Stati membri dovrebbero poter designare uno o più fornitori di servizi meteorologici per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara.~~

↓ 550/2004 considerando 19

~~Le condizioni di tariffazione applicate agli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere eque e trasparenti.~~

↓ 550/2004 considerando 20

~~Le tariffe applicate agli utenti dovrebbero remunerare le strutture e i servizi messi a disposizione dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dagli Stati membri. Il livello delle tariffe applicate agli utenti dovrebbe essere commisurato ai costi, tenendo conto degli obiettivi della sicurezza e dell'efficienza economica.~~

↓ 550/2004 considerando 21

~~Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo nella fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.~~

↓ 550/2004 considerando 22

~~I fornitori di servizi di navigazione aerea offrono alcune strutture e servizi direttamente legati all'utilizzo dell'aeromobile, i cui costi dovrebbero essere recuperati secondo il principio «chi usa paga», il quale implica che l'utente dello spazio aereo debba pagare per i costi che genera nel luogo dell'utilizzo o il più possibile vicino ad esso.~~

↓ 550/2004 considerando 23

~~È importante garantire la trasparenza dei costi inerenti a tali strutture o servizi. Qualsiasi cambiamento apportato al sistema o al livello delle tariffe dovrebbe pertanto essere spiegato agli utenti dello spazio aereo. Questi cambiamenti o gli investimenti proposti dai fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero essere spiegati nel contesto di uno scambio di informazioni tra gli organi di gestione degli stessi e gli utenti dello spazio aereo.~~

↓ 550/2004 considerando 24

~~Dovrebbe essere possibile modulare le tariffe che contribuiscono a massimizzare la capacità dell'intero sistema. Gli incentivi finanziari possono costituire un'utile maniera per accelerare l'introduzione di apparecchiature a terra o a bordo che aumentano la capacità, premiare prestazioni elevate oppure compensare gli svantaggi legati alla scelta di rotte meno attraenti.~~

↓ 550/2004 considerando 25

~~Nell'ambito delle somme prelevate per assicurare un utile ragionevole agli investimenti, e in rapporto diretto con i risparmi realizzati grazie al miglioramento dell'efficienza, la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di costituire una riserva volta a ridurre l'impatto di un aggravio improvviso delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo nei periodi in cui i livelli di traffico sono ridotti.~~

↓ 550/2004 considerando 26

~~La Commissione dovrebbe esaminare se sia possibile predisporre un aiuto finanziario temporaneo destinato a misure volte ad aumentare la capacità del sistema di controllo del traffico aereo nel suo insieme in Europa.~~

↓ 550/2004 considerando 27

~~L'introduzione e l'applicazione di tariffe per gli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere periodicamente riesaminate dalla Commissione in cooperazione con Eurocontrol e con le autorità nazionali di vigilanza e gli utenti dello spazio aereo.~~

↓ 551/2004 considerando 8

~~Le attività di Eurocontrol confermano che non è realistico sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è parte integrante della rete europea di gestione del traffico aereo, sia all'interno che all'esterno della Comunità.~~

↓ 551/2004 considerando 13

~~È essenziale realizzare una struttura dello spazio aereo comune e armonizzata in termini di rotte e settori, basare l'organizzazione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni e configurare e gestire lo spazio aereo conformemente a regole armonizzate.~~

↓ nuovo

(35) La disponibilità di dati operativi pertinenti 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, compresi potenziali nuovi fornitori di servizi di dati sul traffico aereo. 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. 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.

↓ 550/2004 considerando 16

~~I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero istituire e mantenere in essere, attraverso opportuni accordi, una stretta cooperazione con le autorità militari responsabili di attività che possono influenzare il traffico aereo generale.~~

↓ 550/2004 considerando 17

~~La contabilità di tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbe presentare la massima trasparenza.~~

↓ 550/2004 considerando 18

~~L'introduzione di condizioni e principi armonizzati per l'accesso ai dati operativi dovrebbe facilitare la fornitura di servizi di navigazione aerea e le operazioni degli utenti dello spazio aereo e degli aeroporti in un nuovo contesto.~~

↓ 551/2004 considerando 9

~~È opportuno stabilire uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato per il traffico aereo generale in rotta nello spazio aereo superiore e corrispondentemente occorrerebbe definire l'interfaccia tra spazio aereo superiore e spazio aereo inferiore.~~

↓ 551/2004 considerando 10

~~Una regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR) che abbracci lo spazio aereo superiore di responsabilità degli Stati membri nell'ambito di applicazione del presente regolamento agevolerebbe una pianificazione comune e la pubblicazione delle informazioni aeronautiche per evitare strozzature regionali.~~

↓ 1070/2009 considerando 30

(adattato)

⇒ nuovo

(36) La ~~predisposizione~~ ☒ fornitura ☒ di informazioni aeronautiche ~~moderne~~, complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile ha un impatto significativo ~~sia sulla~~ ☒ in termini di ☒ sicurezza ~~e sia sull'agevolazione del~~ ☒ nell'agevolare ☒ l'accesso allo spazio aereo ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒ e ⇒ la possibilità di

~~spostarsi ⇐ della stessa libertà di movimento all'interno di quest'ultimo ☒ al suo interno ☒ . Tenuto conto del piano generale ATM, la Comunità dovrebbe prendere l'iniziativa di modernizzare questo settore in cooperazione con Eurocontrol e garantire che gli utenti abbiano accesso a tali dati tramite un punto d'accesso pubblico unico che fornisca informazioni integrate moderne, facili da utilizzare e convalidate ⇐ È opportuno agevolare l'accesso a tali dati mediante un'infrastruttura di informazione adeguata ⇐.~~

⇓ nuovo

- (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. È opportuno definire norme atte a garantire l'applicazione di tale concetto e conferire alla Commissione il potere di adottare misure che garantiscano una maggiore armonizzazione.
- (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.
-

⇓ 551/2004 considerando 11

~~Gli utenti dello spazio aereo si trovano di fronte a condizioni eterogenee in materia di accesso allo spazio aereo comunitario e di libertà di movimento al suo interno, dovute a una classificazione non armonizzata dello spazio aereo.~~

⇓ 551/2004 considerando 12

~~La riconfigurazione dello spazio aereo dovrebbe essere basata su requisiti operativi a prescindere dai confini esistenti. Principi generali comuni per la creazione di blocchi funzionali uniformi di spazio aereo dovrebbero essere sviluppati in consultazione e sulla base della consulenza tecnica di Eurocontrol.~~

↓ 551/2004 considerando 14

~~Il concetto di uso flessibile dello spazio aereo dovrebbe essere applicato efficacemente. È necessario ottimizzare l'uso dei settori di spazio aereo, soprattutto durante i periodi di punta del traffico aereo generale e nello spazio aereo a traffico elevato, mediante la cooperazione tra Stati membri per quanto riguarda l'uso di tali settori per operazioni e addestramento militari. A tal fine è necessario assegnare risorse adeguate per un'effettiva attuazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, tenendo conto delle esigenze sia civili che militari.~~

↓ 551/2004 considerando 15

~~Gli Stati membri dovrebbero fare il possibile per cooperare con gli Stati membri confinanti al fine di applicare il concetto di uso flessibile dello spazio aereo al di là dei confini nazionali.~~

↓ 551/2004 considerando 16

~~L'organizzazione non omogenea della cooperazione civile-militare nella Comunità limita una gestione uniforme e tempestiva dello spazio aereo e l'attuazione di cambiamenti. Il successo del ciclo unico europeo dipende da un'effettiva cooperazione tra le autorità civili e militari, fatte salve le prerogative e le responsabilità degli Stati membri in materia di difesa.~~

↓ 551/2004 considerando 17

~~Le operazioni e l'addestramento militari andrebbero salvaguardati ogniqualvolta l'applicazione di principi e criteri comuni è nociva per il loro svolgimento in condizioni di sicurezza ed efficacia.~~

↓ 551/2004 considerando 18

~~Si dovrebbero introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, al fine di assistere le unità operative esistenti, compresa l'Unità centrale di Eurocontrol per la gestione del flusso, ad assicurare operazioni di volo efficienti.~~

↓ 549/2004 considerando 7

~~Lo spazio aereo costituisce una risorsa limitata, il cui uso ottimale ed efficiente sarà possibile soltanto se le esigenze di tutti gli utenti saranno prese in considerazione e, ove del caso, rappresentate in tutto il processo di sviluppo, di decisione e di attuazione del ciclo unico europeo, come pure nel comitato per il ciclo unico.~~

↓ 549/2004 considerando 25

~~Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione³⁸.~~

↓ 549/2004 considerando 26
(adattato)

~~L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno tipo dei comitati³⁹, stabilito in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, della decisione 1999/468/CE, stabilisce una norma modello conformemente alla quale il presidente di un comitato può decidere di invitare persone terze ad una riunione del comitato. Se del caso, il presidente del comitato per il cielo unico dovrebbe invitare rappresentanti di Eurocontrol a partecipare alle riunioni in qualità di osservatori o di esperti,~~

↓ 549/2004 considerando 18

~~Le parti interessate, quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale, dovrebbero avere la possibilità di fornire consulenza alla Commissione per gli aspetti tecnici dell'istituzione del cielo unico europeo.~~

↓ 549/2004 considerando 12

~~È opportuno estendere il cielo unico europeo a paesi terzi europei nel quadro della partecipazione della Comunità ai lavori di Eurocontrol, dopo che la Comunità avrà aderito a Eurocontrol oppure nel quadro di accordi conclusi dalla Comunità con tali paesi.~~

↓ 549/2004 considerando 13

~~L'adesione della Comunità ad Eurocontrol costituisce un fattore importante per la realizzazione di uno Spazio aereo paneuropeo.~~

↓ 549/2004 considerando 14

~~Nel processo di istituzione del cielo unico europeo la Comunità dovrebbe, ove opportuno, sviluppare il massimo livello di cooperazione con Eurocontrol, per assicurare sinergie sul piano della regolamentazione e approcci coerenti e per evitare duplicazioni tra le due parti.~~

³⁸ ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

³⁹ ~~GU C 38 del 6.2.2001, pag. 3.~~

↓ 549/2004 considerando 15
(adattato)

~~In conformità delle conclusioni del Gruppo ad alto livello, Eurocontrol è l'organismo che dispone di adeguate competenze per coadiuvare la Comunità nel suo ruolo di regolatore. Dovrebbero pertanto essere messe a punto norme di attuazione, per le questioni che rientrano nella sfera di competenza di Eurocontrol, quale risultato di mandati conferiti a tale organizzazione, fatte salve le condizioni che saranno integrate in un quadro di cooperazione tra la Commissione ed Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 16

~~Per elaborare i provvedimenti necessari all'istituzione del ciclo unico europeo è necessaria un'ampia consultazione delle parti economiche e sociali.~~

↓ 550/2004 considerando 8

~~Il buon funzionamento del sistema di trasporto aereo presuppone inoltre norme uniformi e di sicurezza elevata per i fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 550/2004 considerando 9

~~Si dovrebbe giungere a un'intesa per armonizzare i sistemi di abilitazione dei controllori al fine di migliorare la disponibilità di questi ultimi e promuovere il riconoscimento reciproco delle licenze.~~

↓ 550/2004 considerando 28

~~Fatta salva la possibilità di organizzare un sistema di controllo e pubblicazione dei risultati dell'attività dei fornitori di servizi di navigazione aerea, data la particolare delicatezza delle informazioni che li riguardano, le autorità nazionali di vigilanza non dovrebbero rivelare informazioni coperte dal segreto d'ufficio.~~

↓ 549/2004 considerando 19

~~Le prestazioni a livello europeo del sistema di servizi di navigazione aerea nel suo complesso dovrebbero essere valutate periodicamente, tenendo debito conto della necessità di mantenere un elevato livello di sicurezza, per verificare l'efficacia dei provvedimenti adottati e per proporre di nuovi.~~

↓ 549/2004 considerando 21

~~Gli effetti dei provvedimenti presi in applicazione del presente regolamento dovrebbero essere valutati alla luce di relazioni presentate regolarmente dalla Commissione.~~

↓ 551/2004 considerando 19

~~È opportuno riflettere sull'estensione dei concetti dello spazio aereo superiore allo spazio aereo inferiore, sulla base di un calendario e di studi adeguati,~~

↓ 549/2004 considerando 22

~~Il presente regolamento lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri a 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 uno livello di formazione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.~~

↓ nuovo

(41) Al fine di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative alla gestione della rete, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. Nell'adottare atti delegati ai sensi del presente regolamento è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016⁴⁰. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(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 le modalità di assunzione e le procedure di selezione delle autorità nazionali di vigilanza, le norme sulla certificazione economica dei fornitori di servizi di navigazione aerea, le norme per l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, in particolare in relazione alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la classificazione dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, i criteri e le procedure per la valutazione dei progetti di piani di

⁴⁰ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali dei fornitori di servizi di traffico aereo e del gestore della rete, 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, la nomina del gestore della rete e i relativi termini e condizioni, i compiti del gestore della rete e i meccanismi di governance che deve applicare, le norme sull'esecuzione delle funzioni di rete, le modalità di consultazione delle parti interessate circa le principali decisioni operative dei fornitori dei servizi di traffico aereo, i requisiti relativi alla disponibilità dei dati operativi, le condizioni per l'accesso e la fissazione dei prezzi di accesso, 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 Consiglio⁴¹.

↓ 1070/2009 considerando 11
(adattato)

- (43) È opportuno che le parti sociali siano meglio informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello ~~comunitario~~ dell'Unione , è inoltre opportuno consultare il comitato ~~del~~ di dialogo ~~sociale~~ settoriale , istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione⁴².

↓ 549/2004 considerando 20
(adattato)

- (44) Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ dovrebbero essere ~~efficaci~~ efficaci , proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.

↓ nuovo

- (45) In considerazione della posizione giuridica del Regno di Spagna riguardo alla sovranità e alla giurisdizione sul territorio in cui è situato l'aeroporto, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi all'aeroporto di Gibilterra.

⁴¹ 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).

⁴² ~~Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).~~

↓ 549/2004 considerando 24
(adattato)

(46) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire ~~l'istituzione~~ ☒ l'attuazione ☒ del cielo unico europeo, non può essere ~~sufficientemente realizzato~~ ☒ conseguito in misura sufficiente ☒ dagli Stati membri, ~~a motivo della dimensione transnazionale dell'intervento stesso, e~~ ☒ ma, a motivo della portata transnazionale dell'iniziativa, ☒ può dunque essere ~~realizzato~~ ☒ conseguito ☒ meglio a livello comunitario ☒ di Unione ☒, ~~pur consentendo norme di attuazione che tengono conto delle specifiche condizioni locali, la Comunità~~ ☒ quest'ultima ☒ può adottare ~~misure~~ ☒ intervenire ☒ in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato ☒ sull'Unione europea ☒ . ~~In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il~~ presente regolamento non va al di là di ☒ si limita a ☒ quanto è necessario per ☒ conseguire ☒ ~~il raggiungimento di~~ tale obiettivo ☒ in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo ☒ .

↓ 550/2004

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

↓ 1070/2009 Art. 1.1 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 1

~~Obiettivo~~ ☒ Oggetto ☒ e ambito di applicazione

1. ⇒ Il presente regolamento stabilisce norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento ☒ ~~L'iniziativa~~ del cielo unico europeo ~~si prefigge l'obiettivo~~ ☒ al fine ☒ di rafforzare l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare ~~l'efficienza globale~~ ☒ le prestazioni globali ☒ della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, ~~al fine~~ ☒ con l'obiettivo ☒ di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. ~~Tale~~ ☒ Il ☒ cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente, ~~di rotte e di~~ ⇒ uno spazio aereo progressivamente più integrato e ☒ sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati ~~unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, e di~~ efficienza, ⇒ interoperabilità e modernizzazione tecnologica, ☒ a beneficio di tutti ☒ gli ☒ utenti dello spazio aereo. ⇒ dei cittadini e dell'ambiente. ☒ ~~Nel perseguimento di tale obiettivo, il presente regolamento istituisce un quadro normativo armonizzato per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2 (adattato)

2. L'applicazione del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze prescrizioni degli stessi ~~per quanto attiene~~ in materia di all'ordine pubblico, e ~~alla~~ pubblica sicurezza nazionale e ~~in materia di~~ difesa di cui all'articolo ~~4413~~. Il presente regolamento ~~e le misure di cui all'articolo 3~~ non contemplano operazioni e addestramento militari.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adattato)

3. L'applicazione del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3~~ 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, ~~un obiettivo supplementare del~~ il presente regolamento, nei settori che disciplina, è 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 ~~regole~~ norme adottate per la sua attuazione.

↓ 550/2004

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Obiettivo e ambito di applicazione

~~1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo. Il presente regolamento è inteso a fissare requisiti comuni per la sicurezza e l'efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea nella Comunità.~~

~~2. Il presente regolamento si applica alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale, ai sensi e nell'ambito di applicazione del regolamento quadro.~~

↓ 551/2004

CAPITOLO I

ASPETTI GENERALI

Articolo 1

Obiettivo e ambito di applicazione

~~1. Nell'ambito di applicazione del regolamento quadro, il presente regolamento concerne l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo. L'obiettivo del presente regolamento è di sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo.~~

~~2. L'uso dello spazio aereo supporta l'effettuazione dei servizi di navigazione aerea come un insieme coerente e omogeneo, ai sensi del 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»)⁴³.~~

↓ 551/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~43. Fatto salvo l'articolo 10, il presente regolamento si applica allo spazio aereo, nell'ambito della regione EUR e AFI dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del regolamento sulla fornitura di servizi. 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.~~

↓ 551/2004

~~4. Le regioni di informazione di volo comprese nello spazio aereo a cui si applica il presente regolamento sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.1

~~4. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.~~

⁴³ Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.

↓ nuovo

5. [Nel caso in cui il regolamento sia adottato prima della fine del periodo di transizione: Il presente regolamento non si applica all'aeroporto di Gbilterra.]

6. Salvo disposizione contraria, nei casi in cui è fatto riferimento all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), tale riferimento si intende fatto all'Agenzia nella sua qualità di autorità preposta alla sicurezza e non di autorità incaricata della valutazione delle prestazioni.

↓ 549/2004 (adattato)

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento ~~e delle misure di cui all'articolo 3, s'intendono per~~ si applicano le seguenti definizioni :

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~1) «servizio di controllo del traffico aereo»: un servizio fornito al fine di:~~

~~12) «servizi di controllo dell'aerodromo»: i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo;~~

~~23) «servizio di informazioni aeronautiche»: un servizio, istituito nell'ambito dell'area di un'area definita di copertura definita , incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;~~

~~35) «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) , i servizi meteorologici (MET), ~~per la navigazione aerea~~ e i servizi di informazione aeronautica (AIS) ⇒ e i servizi di dati sul traffico aereo (ADS) ⇐ ;

~~51) «servizio di controllo del traffico aereo»: un servizio fornito al fine di:~~

a) prevenire collisioni:

i) tra aeromobili; ~~e~~

ii) nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; ~~e~~

b) accelerare il flusso di traffico aereo e mantenerlo ordinato;

↓ nuovo

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, o nella fornitura di dati elaborati a fini di controllo del traffico aereo e di gestione del traffico aereo;

7) «gestione del flusso di traffico aereo e della capacità (ATFCM)»: un servizio che mira a proteggere il controllo del traffico aereo dall'over-delivery (sovraccarico) e a ottimizzare l'uso della capacità disponibile;

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~89~~) «gestione del flusso di traffico aereo (ATFM) »: una funzione o un servizio istituito con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo lungo l'intera traiettoria di volo garantendo ~~la massima utilizzazione~~ 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;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(b)

(adattato)

⇒ nuovo

~~910~~) «gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso delle funzioni o dei servizi aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo) richieste per garantire il movimento sicuro ed ~~efficace~~ efficiente degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;

↓ 549/2004 (adattato)

~~1011~~) «servizi di traffico aereo»: i vari servizi di informazioni di volo, ~~i~~ servizi di allarme, ~~i~~ servizi consultivi sul traffico aereo e ~~i~~ servizi di controllo del traffico aereo (compresi servizi di controllo di area, ~~dell'avvicinamento~~ di avvicinamento e dell'aerodromo);

~~116~~) «blocco di spazio aereo»: uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;

~~127~~) «gestione dello spazio aereo»: una funzione di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare 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;

↓ nuovo

13) «struttura dello spazio aereo»: un volume specifico di spazio aereo definito al fine di garantire l'esercizio sicuro e ottimale degli aeromobili;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(a) (adattato)

~~148)~~ «utenti dello spazio aereo»: gli operatori degli aeromobili che operano ~~quale~~ conformemente alle norme sul traffico aereo generale;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(g) (adattato)

~~1523 ter)~~ «servizio di allarme»: un servizio di fornitura di informazioni alle ~~competenti~~ pertinenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;

↓ 549/2004

⇒ nuovo

~~1613)~~ «servizio di controllo di avvicinamento»: ~~un~~ servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;

~~1712)~~ «servizio di controllo di area»: ~~un~~ servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati ⇒ nelle aree di controllo ← ~~in un blocco di spazio aereo~~;

↓ nuovo

18) «valore di riferimento»: un valore stabilito mediante stima al fine di definire obiettivi prestazionali e concernente costi determinati o costi unitari determinati 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, scorporando un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione in base al livello di ciascun fornitore 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;

↓ 549/2004

~~14) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(d) (adattato)

⇒ nuovo

~~2115~~) «certificato»: un documento rilasciato ⇒ dall'Agenzia, ⇐ da un'autorità nazionale di ~~vigilanza~~ ⇒ competente ⇐ ☒ o da un'autorità nazionale di vigilanza, ☒ nella forma prevista dalla legislazione nazionale, che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea ⇒ e gestione del traffico aereo ⇐ a fornire un servizio specifico;

↓ nuovo

22) «servizio comune di informazione (CIS)»: un servizio che consiste nella raccolta di dati statici e dinamici e nella loro diffusione per consentire la fornitura di servizi per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio;

↓ 549/2004 (adattato)

~~2316~~) «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;

~~18) «concetto di funzionamento»: i criteri per l'uso operativo della rete europea di gestione del traffico aereo o di parte di essa;~~

~~2419~~) «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) ☒ ;

↓ nuovo

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 gli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(j)

⇒ nuovo

~~2741)~~ «servizi transfrontalieri»: ~~tutte le situazioni in cui~~ i servizi di navigazione aerea ~~sono~~ forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi ⇒ avente la sede principale di attività in un altro Stato membro ← ~~certificato in un altro Stato membro~~.

↓ nuovo

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;

29) «servizi di navigazione aerea di rotta»: i servizi di traffico aereo relativi al controllo di un aeromobile dalla fine della fase di decollo e salita iniziale fino all'inizio della fase di avvicinamento e atterraggio e i servizi di navigazione aerea connessi necessari per fornire servizi di traffico aereo di rotta;

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 è fissata una base di calcolo unica;

↓ 549/2004 (adattato)

~~3120)~~ «Eurocontrol»: l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea⁴⁴ del 13 dicembre 1960⁴⁴;

~~3217)~~ «rete europea di gestione del traffico aereo» ☒ (EATMN) ☒ : la serie di sistemi elencati nell'allegato ~~IVIII~~, punto 3.1, del regolamento (UE) 2018/1139 (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, ~~sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (il «regolamento sull'interoperabilità»⁴⁵~~, che permettono la fornitura di servizi di navigazione aerea nella Comunità ☒ nell'Unione ☒, incluse le interfacce ai confini con paesi terzi;

↓ 1070/2009 Art. 1.2(c) (adattato)

~~3313 bis)~~ «piano generale ATM ☒ europeo ☒»: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio⁴⁶, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, ~~del 27 febbraio 2007, relativo alla~~

⁴⁴ ~~Convenzione modificata dal protocollo del 12 febbraio 1981 e riveduta dal protocollo del 27 giugno 1997.~~

⁴⁵ ~~Cfr. pagina 23 della presente Gazzetta ufficiale.~~

⁴⁶ ~~GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.~~

~~costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)⁴⁷ ☒ e successive modifiche ☒ ;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(f)

⇒ nuovo

~~3422) «uso flessibile dello spazio aereo»: un concetto di gestione dello spazio aereo ⇒ 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 ☐ applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, sulla base del manuale di Eurocontrol «Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace»;~~

↓ 549/2004

~~23) «regione di informazione di volo»: uno spazio aereo di dimensioni definite nel quale sono forniti servizi di informazione di volo e servizi di allarme;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(g) (adattato)

~~3523 bis) «servizio ☒ di ☒ informazioni ☒ di ☒ volo»: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;~~

↓ 549/2004

~~24) «livello di volo»: una superficie di pressione atmosferica costante legata alla pressione specifica di riferimento di 1 013,2 ettopascal e separata da altre superfici di questo tipo da intervalli di pressione specifici;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(h)

~~25) «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;~~

⁴⁷ Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) (GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1).

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~3626~~) «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 ~~questi~~ tali movimenti sono ~~svolti~~ effettuati secondo le procedure dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 dell'ICAO;

~~27) «ICAO»: l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944;~~

~~3728~~) «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. ~~L'interoperabilità si realizza rendendo i sistemi ed i costituenti conformi ai requisiti essenziali;~~

~~3829~~) «servizi meteorologici»: ~~le apparecchiature~~ gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili ~~le~~ previsioni meteorologiche, avvertimenti, ~~note~~ briefing e osservazioni a fini di navigazione aerea nonché tutti gli altri dati e informazioni ~~ed i dati~~ meteorologici forniti dagli Stati per uso aeronautico;

↓ nuovo

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, diversi dai compiti svolti dall'autorità nazionale competente;

↓ 549/2004 (adattato)

~~4130~~) «servizi di navigazione»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e ~~datazione~~ misurazione del tempo ;

↓ nuovo

42) «crisi della rete»: uno stato di incapacità a fornire il livello richiesto di gestione del traffico aereo e 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 in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita e 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;

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~4431)~~ «dati operativi»: informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie ~~affinché~~ ⇒ a fini operativi per ⇐ i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, ~~gli operatori~~ ⊗ i gestori ⊗ aeroportuali e gli altri soggetti interessati ~~possano prendere decisioni operative~~;

~~32) «procedura», quale utilizzata nel contesto del regolamento sull'interoperabilità: un metodo standard per l'uso tecnico o operativo di sistemi, nel contesto dei concetti di funzionamento convenuti e convalidati che necessitano di una attuazione uniforme in tutta la rete europea di gestione del traffico aereo;~~

↓ nuovo

45) «piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano elaborato o adottato, a seconda dei casi, dai fornitori di servizi di traffico aereo e dal gestore della rete e volto a migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete;

↓ 549/2004 (adattato)

~~4633)~~ «messa in servizio»: ~~la prima utilizzazione~~ ⊗ il primo uso operativo ⊗ dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;

~~4734)~~ «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;

~~35) «percorso di volo»: l'itinerario scelto che deve essere seguito da un aeromobile durante il volo;~~

~~36) «funzionamento omogeneo»: il funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo in maniera che nella prospettiva dell'utente funziona come se fosse un'entità unica;~~

↓ nuovo

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;

↓ 549/2004 (adattato)

~~5338~~) «servizi di sorveglianza»: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;

~~5439~~) «sistema»: l'insieme dei costituenti terrestri e aerei ~~nonché~~ ~~l'attrezzatura spaziale~~, e delle attrezzature spaziali che forniscono un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

↓ nuovo

55) «servizi di navigazione aerea presso i terminali»: servizi di controllo dell'aerodromo o servizi di informazioni di volo dell'aerodromo che comprendono i servizi di allarme e i servizi di consulenza sul traffico aereo, i servizi di traffico aereo relativi all'avvicinamento e alla partenza di aeromobili, entro una distanza dall'aeroporto interessato, necessari per soddisfare i requisiti operativi e i servizi di navigazione aerea connessi richiesti;

56) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti, situato nel territorio di uno Stato membro, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea presso i terminali e per il quale è fissata una base di calcolo unica;

↓ 549/2004

~~5740~~) «potenziamento»: qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;

↓ 549/2004

~~Articolo 3~~

~~Settori di intervento della Comunità~~

~~1. Il presente regolamento stabilisce un quadro regolamentare armonizzato per l'istituzione del ciclo unico europeo insieme:~~

~~a) al regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo e del ciclo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo»)⁴⁸;~~

~~b) al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo alla fornitura di servizi di navigazione aerea nel ciclo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)⁴⁹; e~~

~~c) al regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»)⁵⁰;~~

~~e alle norme di attuazione adottate dalla Commissione sulla base del presente regolamento e dei regolamenti di cui sopra.~~

~~2. Le misure di cui al paragrafo 1 si applicano fatte salve le disposizioni del presente regolamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adattato)

⇒ nuovo

CAPITOLO II

⊗ **AUTORITÀ NAZIONALI DI VIGILANZA** ⊗

Articolo ~~3~~⁴

⊗ **Designazione, istituzione e requisiti delle** ⊗ ~~a~~^A **Autorità nazionali di vigilanza**

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o ~~singolarmente~~ ⊗ individualmente ⊗ , designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più ~~enti~~ ⊗ organismi ⊗ che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento ~~e dalle misure di cui all'articolo 3.~~

⁴⁸ ~~Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.~~

⁴⁹ ~~Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.~~

⁵⁰ ~~Cfr. pagina 26 della presente Gazzetta ufficiale.~~

~~2. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Tale indipendenza è garantita mediante una separazione adeguata, almeno al livello funzionale, tra le autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.3

⇒ nuovo

~~32. 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. Ciò è conseguito applicando meccanismi adeguati di gestione e controllo, anche in seno all'amministrazione di uno Stato membro. Tuttavia, ciò non impedisce alle autorità nazionali di vigilanza di espletare i propri incarichi nel rispetto delle norme di organizzazione delle autorità nazionali dell'aviazione civile o di altri organismi pubblici.~~

↓ nuovo

3. Fatto salvo il paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza sono giuridicamente distinte e indipendenti da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato per quanto riguarda l'organizzazione, il funzionamento, la struttura giuridica e il processo decisionale.

Le autorità nazionali di vigilanza sono inoltre indipendenti da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale.

4. Gli Stati membri possono istituire autorità nazionali di vigilanza competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo. L'autorità nazionale di vigilanza può anche essere accorpata, per quanto riguarda la sua struttura organizzativa, all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio⁵¹, se l'organismo comune soddisfa i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo.

5. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza soddisfa i seguenti requisiti:

- a) è assunto sulla base di procedure chiare e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza;
- b) è selezionato sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese competenze adeguate ed esperienza pertinente, o riceve formazione adeguata.

Il personale delle autorità nazionali di vigilanza agisce in modo indipendente, in particolare evitando conflitti di interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti.

6. Oltre ai requisiti di cui al paragrafo 5, i responsabili delle decisioni strategiche sono nominati da un soggetto dello Stato membro interessato che non esercita direttamente diritti di proprietà sui fornitori di servizi di navigazione aerea. Gli Stati membri decidono se i responsabili vengono nominati per un mandato fisso e rinnovabile oppure vengono nominati su base permanente e il loro licenziamento è consentito

⁵¹ 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).

unicamente per motivi distinti dalle funzioni decisionali. I responsabili delle decisioni strategiche non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo o altro soggetto pubblico o privato nello svolgimento delle loro funzioni per l'autorità nazionale di vigilanza e hanno piena autorità sull'assunzione e sulla gestione del personale di quest'ultima.

Essi si astengono da qualsiasi interesse diretto o indiretto che possa essere considerato pregiudizievole per la loro indipendenza e che possa influenzare lo svolgimento delle loro funzioni. A tal fine essi rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati eventuali interessi diretti o indiretti.

I responsabili delle decisioni strategiche, degli audit o di altre funzioni direttamente connesse agli obiettivi prestazionali o alla sorveglianza dei fornitori di servizi di navigazione aerea non detengono alcuna posizione o responsabilità professionale presso alcun fornitore di servizi di navigazione aerea dopo il loro mandato presso l'autorità nazionale di vigilanza per un periodo di almeno due anni.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adattato)

⇒ nuovo

74. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse finanziarie e delle capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. ⇒ Le autorità nazionali di vigilanza gestiscono il personale sulla base dei propri stanziamenti, fissati in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere conformemente all'articolo 4. ⇐

↓ nuovo

8. Uno Stato membro può chiedere all'Agenzia operante in qualità di organo di valutazione delle prestazioni (PRB) di svolgere i compiti relativi all'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione di cui agli articoli 14, 17, 19, 20, 21, 22 e 25 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23, per i quali l'autorità nazionale di vigilanza di tale Stato membro è competente a norma del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

Una volta accettata tale richiesta, l'Agenzia operante in qualità di PRB diventa l'autorità di vigilanza competente per i compiti contemplati dalla richiesta e l'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro richiedente è esonerata dalla responsabilità per tali compiti. Le norme contenute nel regolamento (UE) 2018/1139 e relative all'Agenzia operante in qualità di PRB si applicano all'esecuzione di tali compiti, anche per quanto riguarda la riscossione di diritti e oneri.

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adattato)

⇒ nuovo

95. 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 l'osservanza la conformità ⇒ al presente articolo ⇐ ~~dei paragrafi 2, 3 e 4.~~

↓ nuovo

10. La Commissione stabilisce norme dettagliate che definiscono le modalità delle procedure di assunzione e selezione di cui al paragrafo 5, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

Articolo ~~42~~

Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo ~~34~~ del regolamento quadro ~~provvedono ad un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione.~~

↓ nuovo

- a) svolgono le attività necessarie per il rilascio dei certificati economici di cui all'articolo 6, compresa la sorveglianza dei titolari di tali certificati economici;
 - b) sorvegliano la corretta applicazione dei requisiti in materia di appalti conformemente all'articolo 8, paragrafo 6;
 - c) applicano i sistemi di prestazioni e di tariffazione di cui agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23, nei limiti dei loro compiti definiti in tali articoli e atti, e sorvegliano l'applicazione del regolamento per quanto riguarda la trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di traffico aereo designati conformemente all'articolo 25.
2. Le autorità nazionali di vigilanza sono competenti a valutare e approvare la fissazione dei prezzi per la fornitura del servizio comune di informazione, conformemente all'articolo 9.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

~~32. A tal fine~~ Ogni autorità nazionale di vigilanza svolge le opportune ispezioni ⇒ , gli audit e le altre attività di monitoraggio ⇐ e indagini ⊗ necessari ⊗ per ⇒ individuare eventuali violazioni, da parte di soggetti sottoposti alla loro sorveglianza a norma del presente regolamento, dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati ⇐ verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento, inclusi i requisiti in materia di risorse umane necessari per la prestazione di servizi di navigazione aerea.

Essa adotta tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione delle norme, che possono comprendere, se del caso, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati economici da essa rilasciati conformemente all'articolo 6.

I fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali e i fornitori di servizi comuni di informazione interessati rispettano le misure adottate a tal fine dalle autorità nazionali di vigilanza.

↓ nuovo

Articolo 5

Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza scambiano informazioni e collaborano in una rete nell'ambito del comitato consultivo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 114 bis del regolamento (UE) 2018/1139.

2. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano, se del caso 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.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

3. ~~Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nelle~~ ⇒ Le autorità nazionali di vigilanza agevolano la fornitura di servizi transfrontalieri da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le prestazioni della rete. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno ⇐ spazio aereo che è di responsabilità di ☒ due o ☒ più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza ~~prevista dal presente articolo~~ ⇒ che essi devono assicurare a norma del presente regolamento ⇐ nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea ☒ interessati ☒ ~~che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi.~~ ⇒ Le autorità nazionali di vigilanza interessate possono elaborare un piano che specifichi l'attuazione della loro cooperazione allo scopo di dare esecuzione a tale accordo. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.1

~~4. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include intese per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza dei requisiti comuni applicabili di cui all'articolo 6 o delle condizioni di cui all'allegato II.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.1

~~5. In caso di fornitura di servizi transfrontalieri di navigazione aerea, tali intese comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui ai paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.~~

↓ nuovo

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 ciascuna autorità, dei compiti di vigilanza di cui al presente regolamento e dei risultati dell'assolvimento di tali compiti. Essi specificano inoltre quale autorità nazionale di vigilanza è incaricata della certificazione economica di cui all'articolo 6.

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

65. ~~Se~~ ☒ 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 ☒ ~~dei~~ compiti in materia di vigilanza. ⇒ Esse notificano tali accordi alla Commissione. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.1

~~Articolo 3~~

~~Organizzazioni riconosciute~~

~~1. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni e le indagini di cui all'articolo 2, paragrafo 2, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.~~

~~2. Tale delega concessa da un'autorità nazionale di vigilanza è valida nell'intera Comunità per un periodo di tre anni rinnovabile. Le autorità nazionali di vigilanza possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nella Comunità, di effettuare le ispezioni e le indagini.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5

~~Articolo 10~~

~~Consultazione delle parti interessate~~

~~1. Gli Stati membri, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale, nell'attuazione del cielo unico europeo.~~

↓ 550/2004 (adattato)

CAPITOLO III

~~NORME SULLA FORNITURA DI SERVIZI~~

↓ 550/2004 (adattato)

~~Articolo 6~~

~~Requisiti comuni~~

~~Secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro sono stabiliti requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea. I requisiti comuni riguardano i seguenti aspetti:~~

~~competenza e idoneità tecnica ed operativa,~~

~~sistemi e procedure di gestione della sicurezza e della qualità,~~

~~sistemi di segnalazione,~~

~~qualità dei servizi,~~

~~solidità finanziaria,~~

~~responsabilità e copertura assicurativa,~~

~~assetto proprietario e organizzazione, compresa la prevenzione di conflitti di interessi,~~

~~risorse umane, compresi piani di assunzione adeguati,~~

~~sicurezza.~~

~~Articolo 6~~7~~~~

~~Certificazione economica e requisiti dei fornitori di servizi di navigazione aerea~~

~~1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno della Comunità è soggetta alla certificazione da parte degli Stati membri.~~

↓ 550/2004

~~2. Le domande di certificazione sono presentate all'autorità nazionale di vigilanza dello Stato membro in cui il richiedente ha la sede principale di attività e, se del caso, la sede legale.~~

↓ nuovo

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, oltre ai certificati di cui devono essere in possesso a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139, sono in possesso di un certificato economico. Tale certificato economico è rilasciato su richiesta, se il richiedente ha dimostrato una sufficiente solidità finanziaria e ha ottenuto un'adeguata copertura assicurativa e della responsabilità.

Il certificato economico di cui al presente paragrafo può essere limitato, sospeso o revocato se il titolare non soddisfa più i requisiti per il rilascio e il mantenimento di tale certificato.

2. Un soggetto titolare di un certificato economico di cui al paragrafo 1 e di un certificato di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 è autorizzato a fornire, all'interno dell'Unione, servizi di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo, a condizioni non discriminatorie, fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 2.

3. Il certificato economico di cui al paragrafo 1 e il certificato di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 possono essere soggetti a una o più condizioni di cui all'allegato I. Tali condizioni sono obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 36 per modificare l'elenco di cui all'allegato I al fine di garantire la parità di condizioni economiche e la resilienza della fornitura di servizi.

4. Le autorità nazionali di vigilanza dello Stato membro in cui la persona fisica o giuridica che richiede il certificato economico ha la sede principale di attività o, se tale persona non ha una sede principale di attività, il luogo di residenza o di stabilimento, sono responsabili dei compiti di cui al presente articolo in relazione ai certificati economici. Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di due o più Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza competenti sono quelle specificate conformemente all'articolo 5, paragrafo 4.

5. Ai fini del paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza:

a) ricevono e valutano le richieste loro trasmesse e, ove applicabile, rilasciano o rinnovano i certificati economici;

b) esercitano la sorveglianza sui titolari di certificati economici.

6. La Commissione adotta, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, norme di attuazione relative ai requisiti dettagliati in materia di solidità finanziaria, in particolare forza finanziaria e resilienza finanziaria, nonché in materia di copertura assicurativa e della responsabilità. Al fine di garantire l'attuazione uniforme dei paragrafi 1, 4 e 5 del presente articolo e il rispetto degli stessi, la Commissione adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti le norme e le procedure per la certificazione e per lo svolgimento di indagini, ispezioni, audit e altre attività di monitoraggio necessari a garantire

una sorveglianza efficace, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza, dei soggetti cui si applica il presente regolamento.

↓ 550/2004

~~3. Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea qualora soddisfino i requisiti comuni di cui all'articolo 6. I certificati possono essere rilasciati singolarmente per ciascun tipo di servizio di navigazione aerea, quale definito all'articolo 2 del regolamento quadro, o per un gruppo di tali servizi, tra l'altro quando un fornitore di servizi di traffico aereo, qualunque ne sia lo status giuridico, faccia funzionare e mantenga sistemi propri di comunicazione, di navigazione e di sorveglianza. Il controllo dei certificati è effettuato su base regolare.~~

~~4. I certificati indicano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di navigazione aerea, compreso l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare riguardo alla sicurezza. La certificazione può essere soggetta unicamente alle condizioni di cui all'allegato II. Siffatte condizioni devono essere obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti.~~

~~5. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare la fornitura di servizi di navigazione aerea nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità senza rilasciare un certificato qualora il fornitore fornisca tali servizi in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale. In tali casi lo Stato membro interessato informa la Commissione e gli altri Stati membri della sua decisione e delle misure adottate per garantire il massimo rispetto dei requisiti comuni.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.3

~~7. Le autorità nazionali di vigilanza controllano il rispetto dei requisiti comuni e delle condizioni collegate ai certificati. Informazioni dettagliate su tali controlli sono contenute nelle relazioni annuali che gli Stati membri presentano a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento quadro. Allorché un'autorità nazionale di vigilanza ritenga che il titolare di un certificato non soddisfi più siffatti requisiti o condizioni, essa adotta le misure del caso garantendo nel contempo la continuità dei servizi a condizione che la sicurezza non sia compromessa. Dette misure possono includere la revoca del certificato.~~

↓ 550/2004

~~8. Uno Stato membro riconosce qualsiasi certificato rilasciato da un altro Stato membro a norma del presente articolo.~~

~~9. In circostanze eccezionali gli Stati membri possono ritardare l'osservanza del presente articolo di sei mesi oltre la data di cui all'articolo 19, paragrafo 2. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali proroghe e le relative motivazioni.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo ~~7~~

Designazione dei fornitori di servizi ~~di~~ di traffico ~~di~~ aerei

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo ~~per lo~~ con riguardo allo ~~spazio aereo~~ posto sotto la ~~di~~ di ~~loro~~ responsabilità. A tal fine gli Stati membri ~~designano un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato valido nella Comunità.~~ ⇒ designano, individualmente o collettivamente, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo. I fornitori di servizi di traffico aereo soddisfano le seguenti condizioni: ⇐

↓ nuovo

- a) sono in possesso di un certificato valido o una dichiarazione valida di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 e di un certificato economico conformemente all'articolo 6, paragrafo 1;
- b) soddisfano i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali.

Ogni decisione di designare un fornitore di servizi di traffico aereo è valida per un massimo di 10 anni. Gli Stati membri possono decidere di rinnovare la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo.

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adattato)

⇒ nuovo

2. ~~Per la fornitura di servizi transfrontalieri, gli Stati membri garantiscono che la conformità al presente articolo e all'articolo 10, paragrafo 3, non sia impedita dalla loro legislazione nazionale che impone che i fornitori di servizi del traffico aereo che forniscono servizi nello spazio aereo sotto la responsabilità dello Stato membro interessato.~~ ⇒ La designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo non è soggetta ad alcuna condizione che imponga a tali fornitori di ⇐ :

- a) ~~appartengano~~ ~~di~~ appartenere ~~di~~ , direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, ~~da tale~~ ~~di~~ allo ~~di~~ Stato membro ~~di~~ che designa ~~di~~ o ~~da~~ dai suoi cittadini;
- b) ~~abbiano~~ ~~di~~ avere ~~di~~ la loro principale sede ~~di~~ principale ~~di~~ di attività o la sede legale nel territorio ~~di tale~~ ~~di~~ dello ~~di~~ Stato membro ~~di~~ che designa ~~di~~ ; ~~oppure~~
- c) ~~utilizzino~~ ~~di~~ utilizzare ~~di~~ esclusivamente ~~infrastrutture~~ ~~di~~ impianti ~~di~~ ~~in detto~~ ~~di~~ nello ~~di~~ Stato membro ~~di~~ che designa ~~di~~ .

3. Gli Stati membri ~~definiscono~~ ⇒ specificano ⇐ i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati ⇒ individualmente o congiuntamente ⇐ . Gli obblighi ~~possono comportare~~ ⇒ comportano ⇐ condizioni per la ~~comunicazione tempestiva~~ ~~di~~ messa a

disposizione ~~☒~~ di ~~informazioni rilevanti~~ ☒ dati pertinenti ~~☒~~ utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adattato)

~~4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo soddisfi i requisiti e le condizioni di cui agli articoli 6 e 7.~~

~~5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 9 bis, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.~~

~~46.~~ 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 ☒ ~~aerei~~ con riguardo allo spazio aereo ~~sotto posto alla~~ ☒ di ☒ loro responsabilità.

↓ nuovo

Articolo 8

Condizioni relative alla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali

1. Qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, i fornitori di servizi di traffico aereo possono decidere di acquistare CNS, AIS, ADS o MET a condizioni di mercato.

Qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, gli Stati membri consentono ai gestori aeroportuali di acquistare servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo dell'aerodromo a condizioni di mercato.

Inoltre, qualora ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, gli Stati membri consentono ai gestori aeroportuali o all'autorità nazionale di vigilanza interessata di acquistare servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo di avvicinamento a condizioni di mercato.

2. L'appalto di servizi a condizioni di mercato avviene sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, conformemente al diritto dell'Unione, comprese le norme del trattato sulla concorrenza. Le procedure di gara per l'appalto dei servizi in questione sono concepite in modo da consentire l'effettiva partecipazione di fornitori concorrenti, anche attraverso la regolare riapertura del confronto competitivo.

3. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che la fornitura di servizi di traffico aereo di rotta sia separata, in termini di organizzazione, dalla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET e servizi di traffico aereo presso i terminali e che sia rispettato il requisito di separazione dei conti di cui all'articolo 25, paragrafo 3.

4. Un fornitore di CNS, AIS, ADS, MET o servizi di traffico aereo presso i terminali può essere selezionato per fornire servizi in uno Stato membro solo se:

- (a) è certificato conformemente all'articolo 6, paragrafi 1 e 2;

- (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.

5. Gli articoli 14, 17 e da 19 a 22 non si applicano ai fornitori di servizi di traffico aereo presso i terminali designati a seguito di una procedura di appalto a norma del paragrafo 1, secondo e terzo comma. Tali fornitori di servizi di traffico aereo presso i terminali forniscono dati sulle prestazioni dei servizi di navigazione aerea nei settori di prestazione essenziali della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi all'autorità nazionale di vigilanza e all'Agenzia operante in qualità di PRB a fini di monitoraggio.

6. Le autorità nazionali di vigilanza garantiscono che le procedure di appalto dei fornitori di servizi di traffico aereo e dei gestori aeroportuali di cui al paragrafo 1 siano conformi al paragrafo 2 e, se necessario, applicano misure correttive. Nel caso dei servizi di traffico aereo presso i terminali, esse sono responsabili dell'approvazione del capitolato d'onori per i servizi di traffico aereo presso i terminali, che comprende requisiti sulla qualità del servizio. Le autorità nazionali di vigilanza rinviando all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio le questioni relative all'applicazione delle regole di concorrenza.

Articolo 9

Fornitura di servizi comuni di informazione

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

2. Il prezzo dei servizi comuni di informazione si basa sui costi fissi e variabili della fornitura del servizio in questione e può inoltre comprendere una maggiorazione che rifletta un adeguato trade-off rischio/rendimento.

I costi di cui al primo comma sono iscritti in un conto separato dai conti relativi a qualsiasi altra attività dell'operatore interessato e sono resi accessibili al pubblico.

3. Il fornitore di servizi comuni di informazione fissa il prezzo conformemente al paragrafo 2, previa valutazione e approvazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza interessata.

4. Per quanto riguarda le operazioni in specifici volumi di spazio aereo designati dagli Stati membri per le operazioni con aeromobili senza equipaggio, i pertinenti dati operativi sono messi a disposizione in tempo reale dai fornitori di servizi di navigazione aerea. I fornitori di servizi comuni di informazione utilizzano tali dati solo per scopi operativi dei servizi da essi forniti. L'accesso ai dati operativi pertinenti è concesso ai fornitori di servizi comuni di informazione, su base non discriminatoria, fatti salvi gli interessi della politica di sicurezza o di difesa.

I prezzi per l'accesso a tali dati sono basati sul costo marginale della messa a disposizione dei dati.

↓ 550/2004

~~Articolo 9~~

Designazione di fornitori di servizi meteorologici

~~1. Gli Stati membri possono designare un fornitore di servizi meteorologici affinché fornisca la totalità o una parte dei dati meteorologici in regime di esclusiva per la totalità o 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 nell'ambito del presente articolo relativa alla designazione di un fornitore di servizi meteorologici.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

~~Articolo 10~~

Sistema di prestazioni

1. È ~~istituito~~ ⇒ applicato conformemente al presente articolo e agli articoli da 11 a 18 ⇐ un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete al fine di migliorare l'efficienza ⊗ le prestazioni ⊗ dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni della ⊗ di ⊗ rete nel cielo unico europeo. ~~Il sistema comprende:~~

2. Il sistema di prestazioni è attuato in periodi di riferimento, che vanno da un minimo di due anni a un massimo di cinque anni. Il sistema di prestazioni comprende:

a) obiettivi prestazionali a livello comunitario ⊗ dell'Unione nei ⊗ relativi a settori di prestazione essenziali ~~di sicurezza, dell'ambiente, della capacità e efficacia~~ ⊗ dell'efficienza ⊗ sotto il profilo dei costi ⇒ per ciascun periodo di riferimento ⇐ ;

b) piani nazionali ⊗ di miglioramento delle prestazioni ⊗ ~~o piani per blocchi funzionali di spazio aereo, comprendenti obiettivi prestazionali ⇒ vincolanti ⇐ e garanzia della conformità con gli obiettivi prestazionali comunitari ⇒ nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a), per ciascun periodo di riferimento ⇐; e~~

c) ~~riesame periodico~~ ⊗ la valutazione periodica ⊗ , il monitoraggio e l'analisi comparativa delle prestazioni ~~dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete~~ ⇒ nei settori di prestazione essenziali della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi ⇐ .

La Commissione può aggiungere ulteriori settori di prestazione essenziali ai fini della definizione di obiettivi prestazionali o del monitoraggio, ove necessario per migliorare le prestazioni.

~~2. Conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, la Commissione può designare Eurocontrol o un altro organismo imparziale e competente come «organo di valutazione delle prestazioni». Il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni~~

~~consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali di vigilanza, e, nell'assistere su richiesta nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. La Commissione fa in modo che l'organo di valutazione delle prestazioni agisca in piena indipendenza quando esegue i compiti che la Commissione gli ha affidato.~~

~~3. a) La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali comunitari per la rete di gestione del traffico aereo in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dopo aver tenuto conto dei pertinenti contributi forniti dalle autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.~~

~~b) I piani nazionali o i piani per i blocchi funzionali di spazio aereo di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità nazionali di vigilanza adottati dagli Stati membri. Detti piani includeranno obiettivi nazionali o obiettivi a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.~~

~~e) La Commissione valuta la conformità degli obiettivi nazionali o degli obiettivi per i blocchi funzionali di spazio aereo agli obiettivi prestazionali comunitari tramite il ricorso ai criteri di valutazione di cui al paragrafo 6, lettera d).~~

~~Qualora accerti che uno o più obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo non soddisfano i criteri di valutazione, la Commissione, in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, può raccomandare che le autorità nazionali di vigilanza interessate propongano obiettivi prestazionali rivisti. Lo Stato membro interessato adotta gli obiettivi prestazionali rivisti e misure appropriate, che saranno notificati alla Commissione a tempo debito.~~

~~Qualora rilevi l'inadeguatezza degli obiettivi prestazionali rivisti e delle misure appropriate, la Commissione può decidere, in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, che gli Stati membri interessati adottino misure correttive.~~

~~In alternativa, qualora sussistano motivazioni sufficienti, la Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi prestazionali comunitari in conformità della procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3.~~

~~d) Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque. Durante detto periodo e in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri e/o le autorità nazionali di vigilanza applicano le misure appropriate da essi definite. Il primo periodo di riferimento copre i primi tre anni a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione di cui al paragrafo 6.~~

~~e) La Commissione compie valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali e ne presenta i risultati al comitato per il ciclo unico.~~

~~34. Al sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 si applicano le seguenti procedure Il paragrafo 2, lettere a), b) e c), si basa sui seguenti elementi :~~

~~a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti pertinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete fornite da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di~~

servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, ~~gli operatori~~ i gestori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, le autorità nazionali competenti, gli Stati membri, l'Agenzia, il gestore della rete ed Eurocontrol;

↓ nuovo

- b) indicatori chiave di prestazione per la definizione di obiettivi nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi;
- c) indicatori per il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali della sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi;
- d) una metodologia per lo sviluppo di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea, nonché una metodologia per lo sviluppo del piano di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per le funzioni di rete;
- e) la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di 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;
- h) sistemi di incentivi, compresi disincentivi finanziari applicabili nel caso in cui un fornitore di servizi di traffico aereo non rispetti i pertinenti obiettivi prestazionali vincolanti durante il periodo di riferimento o qualora non abbia attuato i pertinenti progetti comuni di cui all'articolo 35. Tali disincentivi finanziari tengono conto, in particolare, del deterioramento del livello della qualità del servizio assicurato da tale fornitore a motivo del mancato rispetto degli obiettivi prestazionali o della mancata attuazione dei progetti comuni, e del relativo impatto sulla rete;
- 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;
- k) una metodologia per la ripartizione dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali tra le due categorie di servizi;
- l) meccanismi per far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.

Articolo 11

Definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

1. La Commissione adotta gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta e per i servizi di navigazione aerea presso i terminali nei settori di

prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi per ciascun periodo di riferimento, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2, e conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo. Unitamente agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione può definire valori di riferimento, valori di ripartizione o 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, paragrafo 3.

2. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 sono definiti sulla base dei seguenti criteri essenziali:

a) favoriscono miglioramenti graduali e continui per quanto riguarda le prestazioni operative ed economiche dei servizi di navigazione aerea;

b) sono realistici e realizzabili durante il periodo di riferimento in questione, promuovendo al contempo sviluppi strutturali e tecnologici a più lungo termine che consentano la fornitura efficiente, sostenibile e resiliente di servizi di navigazione aerea.

3. Ai fini della preparazione delle decisioni sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione raccoglie i contributi necessari delle parti interessate. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB fornisce assistenza alla Commissione per l'analisi e la preparazione di tali decisioni, mediante un parere.

Articolo 12

Classificazione dei servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali

1. Prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento, ogni Stato membro notifica alla Commissione quali servizi di navigazione aerea, da fornire durante tale periodo nello spazio aereo di sua responsabilità, intende classificare come servizi di navigazione aerea di rotta e come servizi di navigazione aerea presso i terminali. Al contempo ogni Stato membro notifica alla Commissione i fornitori di servizi di traffico aereo designati per gli uni e gli altri servizi.

2. A tempo debito prima dell'inizio del pertinente periodo di riferimento, la Commissione adotta decisioni di esecuzione destinate a ciascuno Stato membro, in cui si stabilisce se la classificazione prevista dei servizi in questione sia conforme ai criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB fornisce assistenza alla Commissione per l'analisi e la preparazione di tali decisioni, mediante un parere.

3. Se una decisione adottata a norma del paragrafo 2 constata che la classificazione prevista non soddisfa i criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55, lo Stato membro interessato, tenuto conto di tale decisione, presenta una nuova notifica i cui termini sono conformi a tali criteri. La Commissione decide in merito a tale notifica conformemente al paragrafo 2.

4. I fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati basano i loro progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali sulle classificazioni che la Commissione ha ritenuto conformi ai criteri di cui all'articolo 2, punti 28 e 55. L'Agenzia operante in qualità di PRB si basa sulle stesse classificazioni nel valutare la ripartizione dei costi tra servizi di navigazione aerea di rotta e servizi di navigazione aerea presso i terminali a norma dell'articolo 13, paragrafo 3.

Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dei fornitori di servizi di traffico aereo designati

1. I fornitori di servizi di traffico aereo designati per i servizi di traffico aereo di rotta adottano, per ciascun periodo di riferimento, progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per tutti i servizi di navigazione aerea di rotta che forniscono e, ove applicabile, acquistano da altri fornitori.

I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Essi contengono obiettivi prestazionali, 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, che sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono resi accessibili al pubblico.

2. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta di cui al paragrafo 1 comprendono informazioni pertinenti fornite dal gestore della rete. Prima di adottare tali progetti di piani, i fornitori di servizi di traffico aereo designati consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali e i coordinatori aeroportuali. I fornitori di servizi di traffico aereo designati presentano inoltre tali piani all'autorità nazionale competente responsabile della loro certificazione, che verifica la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

3. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che sono coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in tutti i settori di prestazione essenziali e soddisfano le condizioni supplementari di cui al terzo comma.

La coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stabilita in base ai 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 e quello di altri fornitori di servizi di traffico aereo che fanno parte dello stesso gruppo di riferimento.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni 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;

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

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

4. La ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali è valutata dall'Agenzia operante in qualità di PRB sulla base della metodologia di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera k), e della classificazione dei diversi servizi quale valutata dalla Commissione a norma dell'articolo 12.

5. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta di cui al paragrafo 1, compresa, se del caso, la ripartizione dei costi tra servizi di navigazione aerea di rotta e servizi di navigazione aerea presso i terminali, sono presentati all'Agenzia operante in qualità di PRB per valutazione e approvazione.

6. Nel caso di un fornitore di servizi di traffico aereo designato che fornisca sia servizi di navigazione aerea di rotta sia servizi di navigazione aerea presso i terminali, l'Agenzia operante in qualità di PRB valuta in primo luogo la ripartizione dei costi tra detti servizi conformemente al paragrafo 4.

Se l'Agenzia operante in qualità di PRB constata che la ripartizione dei costi non è conforme alla metodologia o alla classificazione di cui al paragrafo 4, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conforme a tale metodologia e a tale classificazione.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se ritiene che la ripartizione dei costi sia conforme a tale metodologia e a tale classificazione, adotta una decisione in tal senso, dandone notifica al fornitore di servizi di traffico aereo designato e all'autorità nazionale di vigilanza interessata. L'autorità nazionale di vigilanza è vincolata dalle conclusioni di tale decisione per quanto riguarda la ripartizione dei costi ai fini della valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui all'articolo 14.

7. L'Agenzia operante in qualità di PRB valuta gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta e i piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Nei casi in cui si applica il paragrafo 6, tale valutazione ha luogo dopo l'adozione di una decisione sulla ripartizione dei costi conformemente al paragrafo 6, quarto comma.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi tali criteri e condizioni, lo approva.

L'Agenzia operante in qualità di PRB, se constata che uno o più obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione o che il piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa le condizioni supplementari di cui al paragrafo 3, nega l'approvazione.

8. Qualora l'Agenzia operante in qualità di PRB abbia negato l'approvazione di un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conformemente al paragrafo 7, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni, che comprende, se necessario, obiettivi riveduti.

9. L'Agenzia operante in qualità di PRB valuta il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 8 conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfa tali criteri e condizioni, l'Agenzia operante in qualità di PRB lo approva.

Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa tali criteri e condizioni, l'Agenzia operante in qualità di PRB nega l'approvazione e impone al fornitore di servizi di traffico aereo designato di presentare un progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni.

Qualora il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 non sia approvato in quanto contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, l'Agenzia operante in qualità di PRB stabilisce obiettivi prestazionali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato, tenendo conto delle conclusioni formulate nella decisione di cui al paragrafo 7. Il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali così stabiliti dall'Agenzia operante in qualità di PRB come pure le misure per conseguirli.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 è negata solo perché esso non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e giudicati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dall'Agenzia operante in qualità di PRB e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'Agenzia operante in qualità di PRB ha ritenuto non soddisfatte.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 8 è negata perché esso contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea di rotta, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e perché inoltre non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali stabiliti dall'Agenzia operante in qualità di PRB conformemente al terzo comma e le misure per conseguirli e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'Agenzia operante in qualità di PRB ha ritenuto non soddisfatte.

10. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dall'Agenzia operante in qualità di PRB sono adottati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico.

11. L'Agenzia operante in qualità di PRB presenta relazioni periodiche, entro i termini di cui agli atti di esecuzione adottati conformemente all'articolo 18, sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea di rotta e delle funzioni di rete, comprese valutazioni periodiche del conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione relativi ai servizi di navigazione aerea di rotta nonché degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dei fornitori di servizi di traffico aereo, e rende accessibili al pubblico i risultati di tali valutazioni.

Il fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce le informazioni e i dati necessari per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea. Ciò comprende informazioni e dati relativi alle entrate e ai costi effettivi. Qualora gli obiettivi prestazionali non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'Agenzia operante in qualità di PRB adotta decisioni che impongono l'attuazione di misure correttive da parte dei fornitori di servizi di traffico aereo. Tali misure correttive possono comprendere, se obiettivamente necessario, l'obbligo per un fornitore di

servizi di traffico aereo di delegare la fornitura dei servizi pertinenti a un altro fornitore di servizi di traffico aereo. Se gli obiettivi prestazionali continuano a non essere conseguiti o se il piano di miglioramento delle prestazioni continua a essere attuato in modo non corretto o se le misure correttive imposte non sono applicate, o non sono applicate correttamente, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine e fornisce un parere alla Commissione conformemente all'articolo 24, paragrafo 2. La Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.

Articolo 14

Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali dei fornitori di servizi di traffico aereo designati

1. I fornitori di servizi di traffico aereo designati per i servizi di traffico aereo presso i terminali adottano, per ciascun periodo di riferimento, progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per tutti i servizi di navigazione aerea presso i terminali che forniscono e, ove applicabile, acquistano da altri fornitori.

I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Essi contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi, che sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sono resi accessibili al pubblico.

2. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui al paragrafo 1 comprendono informazioni pertinenti fornite dal gestore della rete. Prima di adottare tali progetti di piani, i fornitori di servizi di traffico aereo designati consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali e i coordinatori aeroportuali. I fornitori di servizi di traffico aereo designati presentano inoltre tali piani all'autorità nazionale competente responsabile della loro certificazione, che verifica la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

3. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali contengono obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che sono coerenti con i rispettivi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in tutti i settori di prestazione essenziali e soddisfano le condizioni supplementari di cui al terzo comma.

La coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stabilita in base ai 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 e quello di altri fornitori di servizi di traffico aereo che fanno parte dello stesso gruppo di riferimento.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni 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;

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

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

4. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali di cui al paragrafo 1 sono presentati all'autorità nazionale di vigilanza per valutazione e approvazione.

5. Nel caso di un fornitore di servizi di traffico aereo designato che fornisca sia servizi di navigazione aerea di rotta sia servizi di navigazione aerea presso i terminali, il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali che deve essere presentato all'autorità nazionale di vigilanza è il piano soggetto a una decisione positiva sulla ripartizione dei costi adottata dall'Agenzia operante in qualità di PRB conformemente all'articolo 13, paragrafo 6, terzo comma.

6. L'autorità nazionale di vigilanza valuta gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali e i piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Nei casi in cui si applica il paragrafo 5, l'autorità nazionale di vigilanza basa la propria valutazione sulle conclusioni della decisione adottata dall'Agenzia operante in qualità di PRB per quanto riguarda la ripartizione dei costi.

L'autorità nazionale di vigilanza, se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfi tali criteri e condizioni, lo approva.

L'autorità nazionale di vigilanza, se constata che uno o più obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione o che il piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa le condizioni supplementari di cui al paragrafo 3, nega l'approvazione.

7. Qualora l'autorità nazionale di vigilanza abbia negato l'approvazione di un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni conformemente al paragrafo 6, il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato presenta un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni, che comprende, se necessario, obiettivi riveduti.

8. L'autorità nazionale di vigilanza valuta il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 7 conformemente ai criteri e alle condizioni di cui al paragrafo 3. Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni soddisfa tali criteri e condizioni, l'autorità nazionale di vigilanza lo approva.

Se un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni non soddisfa tali criteri e condizioni, l'autorità nazionale di vigilanza nega l'approvazione e impone al fornitore di servizi di traffico aereo designato di presentare un progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni.

Qualora il progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 non sia approvato in quanto contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, l'autorità nazionale di vigilanza stabilisce obiettivi prestazionali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato, tenendo conto delle conclusioni formulate nella decisione di cui al paragrafo 6. Il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali così stabiliti dall'autorità nazionale di vigilanza come pure le misure per conseguirli.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 è negata solo perché esso non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e giudicati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dall'autorità nazionale di vigilanza e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'autorità nazionale di vigilanza ha ritenuto non soddisfatte.

Se l'approvazione del progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato conformemente al paragrafo 7 è negata perché esso contiene obiettivi prestazionali, per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, che non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e perché inoltre non soddisfa le condizioni di cui al paragrafo 3, terzo comma, il progetto definitivo di piano di miglioramento delle prestazioni che deve essere presentato dal fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato comprende gli obiettivi prestazionali stabiliti dall'autorità nazionale di vigilanza conformemente al terzo comma e le misure per conseguirli e contiene le modifiche necessarie alla luce delle condizioni che l'autorità nazionale di vigilanza ha ritenuto non soddisfatte.

9. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dall'autorità nazionale di vigilanza sono adottati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico.

10. L'autorità nazionale di vigilanza interessata pubblica relazioni periodiche sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, comprese valutazioni periodiche del conseguimento degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea presso i terminali dei fornitori di servizi di traffico aereo, e rende accessibili al pubblico i risultati di tali valutazioni.

Il fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce le informazioni e i dati necessari per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea. Ciò comprende informazioni e dati relativi alle entrate e ai costi effettivi.

Qualora gli obiettivi prestazionali non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza adotta decisioni che impongono l'attuazione di misure correttive da parte dei fornitori di servizi di traffico aereo. Tali misure correttive possono comprendere, se obiettivamente necessario, l'obbligo per un fornitore di servizi di traffico aereo di delegare la fornitura dei servizi pertinenti a un altro fornitore di servizi di traffico aereo. Se gli obiettivi prestazionali continuano a non essere conseguiti o se il piano di miglioramento delle prestazioni continua a essere attuato in modo non corretto o se le misure correttive imposte non sono applicate, o non sono applicate correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza chiede all'Agenzia operante in qualità di PRB

di svolgere un'indagine conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, e la Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'autorità nazionale di vigilanza a norma del presente articolo siano soggette a controllo giurisdizionale.

12. Se l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge i compiti di un'autorità nazionale di vigilanza conformemente all'articolo 3, paragrafo 8, i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali sono presentati all'Agenzia operante in qualità di PRB unitamente ai progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta. Qualora l'Agenzia abbia adottato una decisione in merito alla ripartizione dei costi di cui all'articolo 13, paragrafo 6, terzo comma, tale decisione è vincolante per la stessa ai fini della valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea presso i terminali.

Articolo 15

Ruolo dell'Agenzia operante in qualità di PRB per quanto riguarda il monitoraggio degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

1. L'Agenzia operante in qualità di PRB elabora periodicamente un quadro generale a livello dell'Unione delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea presso i terminali e del loro rapporto con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

2. Ai fini della preparazione del quadro generale di cui al paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza notificano le loro relazioni di cui all'articolo 14, paragrafo 10, all'Agenzia operante in qualità di PRB e forniscono ogni altra informazione che l'Agenzia operante in qualità di PRB possa richiedere a tale scopo.

Articolo 16

Piano di miglioramento delle prestazioni della rete

1. Il gestore della rete elabora, per ciascun periodo di riferimento, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete per tutte le funzioni di rete da esso assicurate.

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 dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.

2. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è presentato all'Agenzia operante in qualità di PRB e alla Commissione.

Su richiesta della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB trasmette alla Commissione un parere sul 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;

b) completezza del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete in termini di dati e documenti giustificativi.

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 può chiedere 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, e qualora la revisione degli obiettivi sia necessaria e proporzionata, la Commissione rivede tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. L'articolo 11 si applica a tale decisione. In seguito a tale revisione, i fornitori di servizi di traffico aereo designati adottano nuovi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, ai quali si applicano gli articoli 13 e 14. Il gestore della rete elabora un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete, al quale si applica l'articolo 16.

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 definitivi di miglioramento delle prestazioni adottati a norma dell'articolo 13, paragrafo 6, e dell'articolo 14, paragrafo 6.

3. I fornitori di servizi di traffico aereo designati possono chiedere all'Agenzia operante in qualità di PRB, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta, o all'autorità nazionale di vigilanza interessata, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, il permesso di rivedere uno o più obiettivi prestazionali durante un periodo di riferimento. Tale richiesta può essere presentata se sono raggiunte le soglie di allarme, oppure se i fornitori di servizi di traffico aereo designati dimostrano 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.

4. L'Agenzia operante in qualità di PRB, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta, o l'autorità nazionale di vigilanza interessata, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, autorizza il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato a procedere alla revisione prevista solo se è necessaria e proporzionata e se gli obiettivi prestazionali riveduti garantiscono che sia mantenuta la coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Se la revisione è stata autorizzata, i fornitori di servizi di traffico aereo designati adottano nuovi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni conformemente alle procedure di cui agli articoli 13 e 14.

Articolo 18

Attuazione del sistema di prestazioni

Ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni, la Commissione adotta requisiti e procedure dettagliati in relazione all'articolo 10, paragrafo 3, e agli articoli 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo di progetti di piani di miglioramento delle

prestazioni, la definizione di obiettivi prestazionali, i criteri e le condizioni per la loro valutazione, la metodologia per la ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali, il monitoraggio delle prestazioni e l'emanazione di misure correttive, nonché i calendari per tutte le procedure. Tali requisiti e procedure sono stabiliti in un atto di esecuzione adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

↓ 1070/2009 Art. 1

~~b) selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del ciclo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali di prestazione per misurare le prestazioni;~~

~~e) gli obiettivi prestazionali comunitari sono definiti tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo;~~

~~6. Ai fini di un funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, la Commissione adotta, entro il 4 dicembre 2011 ed entro un periodo di tempo idoneo ai fini del rispetto dei termini previsti dal presente regolamento, norme di attuazione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3. Esse disciplinano:~~

~~e) i criteri a cui le autorità nazionali di vigilanza ricorrono per l'elaborazione dei piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:~~

~~i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;~~

~~ii) coprono tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;~~

~~iii) comprendono obiettivi di prestazione vincolanti, coerenti con gli obiettivi di prestazione comunitari; d) valutazione degli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo sulla base dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo; e~~

~~e) monitoraggio dei piani nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo, compresi adeguati meccanismi d'allarme. d) criteri volti a valutare la coerenza tra gli obiettivi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo e gli obiettivi prestazionali comunitari durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;~~

~~e) principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;~~

~~f) principi per l'applicazione di un meccanismo di transizione necessario per l'adeguamento alla messa in opera del sistema di prestazioni, di durata non superiore a dodici mesi a decorrere dall'adozione delle norme d'attuazione;~~

~~b) il periodo di riferimento e gli intervalli per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;~~

~~a) il contenuto e il calendario delle procedure di cui al paragrafo 4;~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5

~~5. In fase di creazione del sistema di prestazioni occorre tener conto che i servizi di rotta, i servizi presso i terminal e le funzioni di rete sono diversi e che dovrebbero essere trattati di conseguenza, se necessario anche ai fini della valutazione delle prestazioni.~~

↓ 550/2004 (adattato)

CAPITOLO III

SISTEMA DI TARIFFAZIONE

↓ 1070/2009 Art. 2.8

~~Articolo 14~~

~~Disposizioni generali~~

~~Conformemente al disposto degli articoli 15 e 16, il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea concorre a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuisce a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. Questo sistema è compatibile con l'articolo 15 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 e con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.9 (adattato)

~~Articolo 14~~

~~Principi generali~~ ☒ del sistema di tariffazione ☒

1. Fatta salva la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di traffico aereo 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.

2. Le tariffe si basano sui costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo per i servizi e le funzioni forniti 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 che concorra ai necessari aumenti del capitale.

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 nonché gli obiettivi prestazionali, e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.

4. Le entrate derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo possono comportare eccedenze o perdite finanziarie per i fornitori di servizi di traffico aereo a motivo dell'applicazione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera h), e dei meccanismi di condivisione dei rischi di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera i).

5. Le entrate derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo conformemente al presente articolo non sono utilizzate per finanziare servizi forniti a condizioni di mercato conformemente all'articolo 8.

6. I dati finanziari relativi ai costi determinati, ai costi effettivi e alle entrate dei fornitori di servizi di traffico aereo designati sono comunicati alle autorità nazionali di vigilanza e all'Agenzia operante in qualità di PRB e sono resi accessibili al pubblico.

Articolo 20

Basi di calcolo delle tariffe

1. Le basi di calcolo delle tariffe per i servizi di navigazione aerea di rotta e delle tariffe per i servizi di navigazione aerea presso i terminali sono costituite dai costi determinati relativi alla fornitura di tali servizi nella zona tariffaria di rotta e nella zona tariffaria presso i terminali interessate, come stabilito nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente agli articoli 13 e 14.

2. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono i costi degli impianti e dei servizi pertinenti, adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, come pure i costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione.

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

a) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB;

b) i costi o parti degli stessi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo in relazione alla loro sorveglianza e certificazione da parte delle autorità nazionali di vigilanza, a meno che gli Stati membri non utilizzino altre risorse finanziarie per coprire tali costi;

c) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di traffico aereo in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e di funzioni di rete, compresi i compiti affidati al gestore della rete, a meno che gli Stati membri non utilizzino altre risorse finanziarie per coprire tali costi.

4. I costi determinati non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri di cui all'articolo 42, né i costi delle eventuali misure correttive di cui all'articolo 13, paragrafo 11, e all'articolo 14, paragrafo 10.

5. Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali. I costi relativi sia ai servizi di navigazione aerea di rotta sia ai servizi di navigazione aerea presso i terminali sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea presso i terminali in base a una metodologia trasparente. 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'Agenzia operante in qualità di PRB, alle autorità nazionali di vigilanza e alla Commissione. A tal fine i costi sono ripartiti in linea con la separazione dei conti di cui all'articolo 25, paragrafo 3, 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 sostenuti per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB e i costi eccezionali.

Articolo 21

Fissazione dei 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.

2. I tassi unitari sono fissati dalle autorità nazionali di vigilanza, previa verifica da parte dell'Agenzia operante in qualità di PRB della loro conformità agli articoli 19 e 20 e al presente articolo. Se l'Agenzia operante in qualità di PRB constata che un tasso unitario non soddisfa tali requisiti, il tasso unitario è riveduto di conseguenza dall'autorità nazionale di vigilanza interessata. Se un tasso unitario continua a non soddisfare tali requisiti, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine e fornisce un parere alla Commissione conformemente all'articolo 24, paragrafo 2, e la Commissione può intervenire conformemente all'articolo 24, paragrafo 3.

Ai fini della tariffazione, e qualora la congestione provochi problemi significativi di rete, compreso il deterioramento delle prestazioni ambientali, la Commissione può definire, mediante un regolamento di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, un tasso unitario comune per i servizi di navigazione aerea di rotta in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo nonché norme e procedure dettagliate per la sua applicazione. Il tasso unitario comune di cui al primo comma è calcolato sulla base di una media ponderata dei diversi tassi unitari dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati. I proventi del tasso unitario comune sono ripartiti in modo da conseguire la neutralità in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo interessati.

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 per i servizi di navigazione aerea di rotta 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. La tariffa è costituita da uno o più componenti variabili, ciascuno basato su fattori obiettivi.

3. La tariffa per i servizi di navigazione aerea presso i terminali 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 per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, l'avvicinamento e la partenza di un volo sono considerati come un unico volo. La tariffa è costituita da uno o più componenti variabili, ciascuno basato su fattori obiettivi.

4. Per determinati utenti dello spazio aereo, specialmente nel caso degli aeromobili leggeri e degli 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 sono modulate per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti e gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti delle prestazioni ambientali o della qualità del servizio, ad esempio 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.

Articolo 23

Attuazione del sistema di tariffazione

Per l'attuazione del sistema di tariffazione, la Commissione adotta 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, i sistemi di incentivi e i meccanismi di condivisione dei rischi nonché la modulazione delle tariffe. Tali requisiti e procedure sono stabiliti in un atto di esecuzione adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 37, paragrafo 2.

↓ 1070/2009 Art. 2.9

~~a) il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato dalla fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione. I costi determinati sono i costi fissati dagli Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo all'inizio del periodo di riferimento per ciascun anno civile del periodo di riferimento di cui all'articolo 11 del regolamento quadro, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito a opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11 del regolamento quadro;~~

~~b) i costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi possono includere anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 9 del regolamento quadro, né i costi delle eventuali misure correttive imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 11 del regolamento quadro;~~

~~e) gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano per quanto possibile per accordarsi sui principi comuni di una politica di tariffazione;~~

~~d) i costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 12, paragrafo 3;~~

~~e) non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali. I costi relativi sia ai servizi presso i terminali che ai servizi di rotta sono ripartiti proporzionalmente tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali in base a una metodologia trasparente. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di navigazione aerea all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate;~~

~~f) è assicurata la trasparenza della base di calcolo delle tariffe. Sono adottate norme di attuazione per la fornitura di informazioni, da parte dei fornitori di servizi, intese a consentire l'esame delle previsioni, dei costi effettivi e delle entrate dei singoli fornitori. È istituito su basi periodiche uno scambio di informazioni tra le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi, gli utenti dello spazio aereo, la Commissione ed Eurocontrol.~~

~~3. Nel fissare le tariffe a norma del paragrafo 2 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:~~

~~a) le tariffe per la disponibilità dei servizi di navigazione aerea sono stabilite secondo modalità non discriminatorie. Nel fissare le tariffe non è fatta distinzione tra i singoli utenti dello spazio aereo in relazione alla nazionalità o alla categoria, per l'uso degli stessi servizi;~~

~~b) per taluni utenti, specialmente gli aeromobili leggeri e gli aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione, a condizione che il costo di una siffatta esenzione non sia trasferito su altri utenti;~~

~~e) le tariffe sono fissate per l'anno civile sulla base dei costi determinati, oppure possono essere fissate alle condizioni stabilite dagli Stati membri per determinare il livello massimo della tariffa unitaria o dei ricavi annui per un periodo non superiore a cinque anni;~~

~~d) i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate sufficienti a generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorra ai necessari aumenti del capitale;~~

~~e) le tariffe rispecchiano i costi dei servizi e delle strutture di navigazione aerea messi a disposizione degli utenti dello spazio aereo, tenuto conto delle capacità produttive relative dei vari tipi di aeromobile interessati;~~

~~f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale~~

~~dell'aviazione. A tal fine, e in relazione ai piani nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni, le autorità nazionali di vigilanza possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.~~

~~4. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.11

~~Articolo 16~~

~~Esame della conformità~~

~~1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli 14 e 15 in cooperazione con gli Stati membri. La Commissione si adopera per instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condivide i risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.~~

~~2. Su richiesta di uno o più Stati membri, i quali ritengono che i principi e le norme non siano stati correttamente applicati, oppure di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine su ogni presunta inosservanza o mancata applicazione dei principi e/o delle norme in questione. Fatto salvo l'articolo 18, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro interessato e dopo aver consultato il comitato per il cielo unico secondo la procedura consultiva dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione prende una decisione sull'applicazione degli articoli 14 e 15 del presente regolamento e sull'opportunità di continuare ad applicare la prassi in questione.~~

~~3. La Commissione trasmette la decisione agli Stati membri e ne informa il fornitore di servizi, nella misura in cui quest'ultimo sia giuridicamente interessato. Qualsiasi Stato membro può deferire la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può prendere una decisione diversa entro un mese.~~

↓ nuovo

~~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 dei fornitori di servizi di traffico aereo e degli Stati membri, a seconda dei casi. La Commissione agisce in consultazione con l'Agenzia operante in qualità di PRB e con le autorità nazionali di vigilanza.~~

2. Su richiesta di uno o più Stati membri, di un'autorità nazionale di vigilanza o della Commissione, l'Agenzia operante in qualità di PRB svolge un'indagine su presunti casi di non conformità di cui al paragrafo 1. Qualora sia in possesso di elementi indicanti tale non conformità, l'Agenzia operante in qualità di PRB può avviare un'indagine di propria iniziativa. Essa conclude l'indagine entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro, l'autorità nazionale di vigilanza interessata e il fornitore di servizi di traffico aereo designato interessato. Fatto salvo l'articolo 41, paragrafo 1, l'Agenzia operante in qualità di PRB condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri interessati, i fornitori di servizi di traffico aereo interessati e la Commissione.

3. La Commissione può emettere un parere in merito alla conformità, da parte degli Stati membri e/o dei fornitori di servizi di traffico aereo, agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23 e notifica tale parere allo Stato membro o agli Stati membri e al fornitore di servizi di traffico aereo interessati.

↓ 550/2004 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo ~~25~~¹²

Trasparenza della contabilità ~~dei~~ fornitori di servizi di navigazione aerea ~~dei~~

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

↓ nuovo

2. Le autorità nazionali di vigilanza e l'Agenzia operante in qualità di PRB 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 ad altre autorità di vigilanza.

↓ 1070/2009 Art. 2.7 (adattato)

⇒ nuovo

3. ~~Se sono forniti gruppi di servizi, li~~ fornitori di servizi di navigazione aerea ~~individuano ed~~ ~~espongono le entrate e le spese derivanti dai servizi di navigazione aerea, ripartite in~~ ~~conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 14 e, se del caso, tengono conti~~ ~~consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea,~~ ~~⇒~~, nella loro contabilità

interna, tengono conti separati per ciascun servizio di navigazione aerea, ⇐ come sarebbero tenuti a fare se i ☒ tali ☒ servizi in questione 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: ⇐

↓ nuovo

- 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 servizi comuni di informazione;
- c) forniscono servizi di navigazione aerea nell'Unione e in paesi terzi.

I costi determinati, i costi effettivi e le entrate derivanti dai servizi di navigazione aerea sono ripartiti in spese per il personale, costi operativi diversi dalle spese per il personale, costi di ammortamento, costo del capitale, costi sostenuti per diritti e oneri versati all'Agenzia operante in qualità di PRB e costi eccezionali e sono resi accessibili al pubblico, fatta salva la protezione delle informazioni riservate.

4. I dati finanziari sui costi e sulle entrate 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. Le conclusioni dell'audit sono rese accessibili al pubblico.

↓ 550/2004

~~4. Gli Stati membri designano le autorità competenti che hanno diritto di accesso ai conti dei fornitori di servizi che forniscono servizi nello spazio aereo di loro responsabilità.~~

~~5. Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali⁵², le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 2.5

~~Articolo 9 bis~~

~~Blocchi funzionali di spazio aereo~~

~~1. Entro il 4 dicembre 2012, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del ciclo unico~~

⁵² G.U.L. 243 dell'11.9.2002, pag. 1.

europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

~~Gli Stati membri, in particolare quelli che costituiscono blocchi funzionali di spazio aereo contigui, cooperano per quanto possibile per conformarsi a questa disposizione. Laddove pertinente la cooperazione potrà prevedere la partecipazione di paesi terzi ai blocchi funzionali di spazio aereo.~~

~~2. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:~~

- ~~a) si fondano su un'analisi dei valori di sicurezza connessi;~~
- ~~b) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;~~
- ~~c) assicurano la coerenza con la rete europea delle rotte istituita in virtù dell'articolo 6 del regolamento sullo spazio aereo;~~
- ~~d) sono giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l'uso ottimale delle risorse tecniche e umane, sulla base di analisi costi-benefici;~~
- ~~e) assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;~~
- ~~f) assicurano la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo, ottimizzando fra l'altro le attuali regioni di informazioni di volo;~~
- ~~g) soddisfano le condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'ICAO;~~
- ~~h) rispettano gli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in particolare gli accordi che riguardano paesi terzi europei; e~~
- ~~i) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello comunitario.~~

~~3. Un blocco funzionale di spazio aereo può essere istituito soltanto in base a un accordo reciproco tra tutti gli Stati membri ed eventualmente tutti i paesi terzi che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo.~~

~~Prima di notificare alla Commissione la costituzione di un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione, agli altri Stati membri e alle altre parti interessate informazioni adeguate e danno loro la possibilità di formulare osservazioni.~~

~~4. Ove un blocco funzionale di spazio aereo riguardi uno spazio aereo che sia, completamente o parzialmente, di responsabilità di due o più Stati membri, l'accordo in base al quale è istituito il blocco funzionale di spazio aereo contiene le disposizioni necessarie circa le modalità da seguire per modificare il blocco e le condizioni a cui uno Stato membro può ritirarsi dal blocco, comprese le disposizioni transitorie.~~

~~5. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.~~

~~6. Una volta ricevute da parte degli Stati membri le notifiche degli accordi e delle dichiarazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 la Commissione accerta per ogni blocco funzionale di spazio aereo la rispondenza ai requisiti di cui al paragrafo 2 e sottopone all'esame del comitato per il cielo unico i risultati di tale valutazione. Se la Commissione ritiene che uno o più blocchi funzionali di spazio aereo non rispondano ai requisiti previsti, avvia un dialogo~~

~~con gli Stati membri interessati al fine di pervenire a un consenso sulle necessarie misure di rettifica.~~

~~7. Fatto salvo il paragrafo 6, gli accordi e le dichiarazioni di cui ai paragrafi 3 e 4 sono notificati alla Commissione ai fini della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tale pubblicazione precisa la data di entrata in vigore della relativa decisione.~~

~~8. Per la costituzione e modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati documenti di orientamento entro il 4 dicembre 2010 secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro.~~

~~9. La Commissione, entro il 4 dicembre 2011 e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, adotta le norme di attuazione per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo conformemente al paragrafo 3 del presente articolo.~~

~~Articolo 9 ter~~

~~Coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo~~

~~1. Al fine di facilitare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo, la Commissione può designare una persona fisica in qualità di coordinatore del sistema dei blocchi funzionali di spazio aereo (il «coordinatore»). A tal fine, la Commissione agisce secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~

~~2. Fatto salvo l'articolo 9 bis, paragrafo 5, il coordinatore facilita, su richiesta di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo, il superamento delle difficoltà negoziali da essi incontrate, al fine di accelerare la costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo. Il coordinatore agisce sulla base di un mandato da parte di tutti gli Stati membri interessati ed eventualmente dei paesi terzi che partecipano allo stesso blocco funzionale di spazio aereo.~~

~~3. Il coordinatore agisce con imparzialità, in particolare nei confronti degli Stati membri, dei paesi terzi, della Commissione e delle parti interessate.~~

~~4. Il coordinatore non divulga le informazioni acquisite nell'assolvimento della sua funzione salvo se autorizzato dai Stati membri ed eventualmente dagli Stati terzi interessati.~~

~~5. Dopo la sua designazione, il coordinatore riferisce con periodicità trimestrale alla Commissione, al comitato per il cielo unico e al Parlamento europeo. La relazione informa sinteticamente sui negoziati e i loro risultati.~~

~~6. Il mandato del coordinatore scade con la firma dell'ultimo accordo sul blocco funzionale di spazio aereo e comunque entro il 4 dicembre 2012.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adattato)

⇒ nuovo

CAPITOLO IV
⊗ GESTIONE DELLA RETE ⊗

Articolo ~~266~~

~~Gestione e progettazione della~~ **⊗ Funzioni di ⊗ rete**

1. Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo (~~ATM~~) ~~permettono l'uso ottimale~~ ⇒ garantiscono l'uso sostenibile ed efficiente ⇐ dello spazio aereo ⇒ e delle risorse limitate. ⇐ e ~~Assicurano~~ ⊗ inoltre ⊗ che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie ~~preferite~~ ⇒ ottimali da un punto di vista ambientale ⇐, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni ~~della~~ ⊗ di ⊗ rete ⇒, elencate ai paragrafi 2 e 3, sostengono il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e sono basate sui requisiti operativi ⇐ ~~sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.~~

2. ~~Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano garantite~~ Le seguenti funzioni ⊗ di rete di cui al paragrafo 1 comprendono quelle elencate di seguito ⊗:

a) progettazione ⇒ e gestione ⇐ ~~della rete europea delle rotte~~ ⇒ delle strutture dello spazio aereo europeo ⇐;

⇒ b) gestione dei flussi di traffico aereo; ⇐

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

↓ nuovo

3. Le funzioni di rete di cui al paragrafo 1 comprendono inoltre i seguenti elementi:

a) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo per la rete e agevolazione della delega della fornitura di servizi di traffico aereo mediante la cooperazione con i fornitori di servizi di traffico aereo e le autorità degli Stati membri;

b) gestione della capacità di controllo del traffico aereo nella rete come stabilita nel piano operativo vincolante della rete;

c) funzione di coordinamento e sostegno in caso di crisi della rete;

d) gestione del flusso di traffico aereo e della capacità;

e) gestione della pianificazione, del monitoraggio e del coordinamento delle attività di attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo, tenendo in considerazione le esigenze operative e le procedure operative associate;

f) monitoraggio del funzionamento dell'infrastruttura della rete ATM europea.

↓ 1070/2009 Art. 3.6

4. Le funzioni ~~di cui elencate al primo comma ai paragrafi 2 e 3~~ non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. ~~Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.~~ Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

↓ nuovo

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 36 per modificare il presente regolamento al fine di aggiungere funzioni a quelle elencate ai paragrafi 2 e 3, ove necessario ai fini del funzionamento e delle prestazioni della rete.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adattato)

Articolo 27

⊗ Gestore della rete ⊗

↓ nuovo

1. Al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 26 la Commissione, se del caso con il sostegno dell'Agenzia, garantisce che il gestore della rete contribuisca all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 26 svolgendo i compiti indicati al paragrafo 4.

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adattato)

⇒ nuovo

2. La Commissione ~~ha la facoltà, previa consultazione del comitato per il ciclo unico e conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di affidare~~ ⊗ può nominare ⊗ a Eurocontrol, o ad altro un organo imparziale e competente, ⇒ per l'esecuzione dei ⇐ i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni di cui al primo comma ⇒ 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.

3. ⇒ I compiti del gestore della rete ⇐ Tali compiti sono eseguiti in modo ⇒ indipendente, ⇐ imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo ⊗ governance ⊗ appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione ⊗ fornitura ⊗ di servizi e la regolamentazione, ⇒ ove l'organismo competente designato in qualità di gestore della rete abbia altresì funzioni di regolamentazione. ⇐ ⇒ Nell'esecuzione dei suoi compiti il gestore della rete tiene ⇐ tenute conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con ⇒ garantisce ⇐ la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo, e dei prestatori

☒ fornitori ☒ di servizi di navigazione aerea ⇒ , dei gestori aeroportuali e delle forze armate ⇐.

↓ nuovo

4. Il gestore della rete contribuisce all'esecuzione delle funzioni di rete mediante misure di sostegno volte a una pianificazione e ad un funzionamento sicuri ed efficienti della rete tanto in condizioni normali quanto in condizioni di crisi, nonché tramite 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 tengono conto dell'esigenza di una piena integrazione degli aeroporti nella rete.

5. Il gestore della rete coopera strettamente con l'Agenzia operante in qualità di PRB per garantire che gli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 10 trovino adeguata rispondenza nella capacità che deve essere fornita dai singoli fornitori di servizi di navigazione aerea ed è concordata tra il gestore della rete e tali fornitori di servizi di navigazione aerea nel piano operativo della rete.

6. Il gestore della rete:

a) decide in merito a singole misure volte ad attuare le funzioni di rete e a sostenere l'attuazione efficace del piano operativo vincolante della rete e il conseguimento degli obiettivi prestazionali vincolanti;

b) fornisce consulenza alla Commissione e informazioni pertinenti all'Agenzia operante in qualità di PRB 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. Il gestore della rete adotta decisioni 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. Il processo decisionale cooperativo promuove l'interesse della rete.

↓ 1070/2009 Art. 3.6

~~3. La Commissione può aggiungere ulteriori funzioni a quelle di cui paragrafo 2, previa opportuna consultazione delle imprese interessate. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.~~

↓ nuovo

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'esecuzione delle funzioni di rete, i compiti del gestore della rete, i meccanismi di governance, compresi i processi decisionali, e la gestione delle crisi.

↓ 1070/2009 Art. 3.6

~~4. Le norme di attuazione delle misure di cui al presente articolo, ad eccezione di quelle enunciate ai paragrafi da 6 a 9, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro. Tali norme di attuazione riguardano in particolare:~~

~~a) il coordinamento e l'armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, compresa l'elaborazione di principi e criteri;~~

~~b) la funzione centrale per coordinare l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza nell'ambito delle bande assegnate al traffico aereo generale europeo a sostegno della concezione e gestione della rete del trasporto aereo europeo;~~

~~c) le funzioni di rete supplementari come definite nel piano generale ATM;~~

~~d) le modalità dettagliate per un processo decisionale improntato alla cooperazione tra gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione aerea e la funzione di gestione della rete per i compiti di cui al paragrafo 2;~~

~~e) le modalità di consultazione delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo; nonché~~

~~f) nell'ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra la funzione di gestione della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che la funzione di gestione delle frequenze nazionali continui ad effettuare tali assegnazioni di frequenza che non hanno un impatto sulla rete. Per quei casi che hanno un impatto sulla rete, i gestori nazionali delle frequenze collaborano con i responsabili della funzione di gestione della rete ai fini dell'ottimizzazione dell'uso delle frequenze.~~

↓ nuovo

9. Gli aspetti della progettazione delle strutture dello spazio aereo diversi da quelli di cui all'articolo 26, paragrafi 2 e 3, sono di competenza degli Stati membri. Gli Stati membri tengono a tal proposito in considerazione 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.

~~5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui al paragrafo 2 sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.~~

~~6. Gli Stati membri affidano a Eurocontrol, o ad altro organismo competente ed imparziale, la gestione del flusso di traffico aereo subordinatamente a idonee disposizioni in materia di vigilanza.~~

~~7. Le norme di attuazione per la gestione del flusso di traffico aereo, tra cui i necessari dispositivi di sorveglianza, sono definite a norma della procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro e adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, al fine di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di gestione del flusso di traffico aereo. Tali norme sono improntate alla trasparenza e all'efficacia e garantiscono che la capacità sia fornita maniera flessibile e tempestiva, coerentemente con le raccomandazioni del piano di navigazione aerea regionale dell'ICAO, regione europea.~~

~~8. Le norme di attuazione per la gestione dei flussi di traffico aereo sono alla base delle decisioni operative di fornitori di servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali e utenti dello spazio aereo e riguardano i seguenti settori:~~

~~a) pianificazione del volo;~~

~~b) uso della capacità disponibile dello spazio aereo durante tutte le fasi del volo, compresa l'assegnazione delle bande orarie; nonché~~

~~c) uso delle rotte da parte del traffico aereo generale, comprendente:~~

~~la realizzazione di un'unica pubblicazione per l'orientamento delle rotte e del traffico;~~

~~opzioni per deviare il traffico aereo generale da zone congestionate;~~

~~regole di priorità nell'accesso allo spazio aereo per il traffico aereo generale, particolarmente durante periodi di congestione e crisi.~~

~~9. In sede di definizione e adozione delle norme di attuazione, la Commissione tiene conto, se del caso e senza pregiudicare la sicurezza, della coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e del necessario coordinamento con le regioni adiacenti.~~

Articolo 28

Trasparenza della contabilità del gestore della rete

1. Il gestore della rete elabora, presenta e pubblica i propri 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 gestore della rete, questi assicura il massimo rispetto possibile.

2. Il gestore della rete pubblica una relazione annuale ed è sottoposto periodicamente a un audit indipendente.

↓ 550/2004

~~Articolo 10~~

~~Rapporti tra fornitori di servizi~~

~~1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che sono stati certificati nella Comunità.~~

~~2. 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 e le funzioni assunti da ciascun fornitore e che permettano lo scambio di dati operativi tra tutti i fornitori di servizi per quanto concerne il traffico aereo generale. Tali intese sono notificate alla/alle autorità nazionale/i di vigilanza interessata/e.~~

~~3. Nei casi che comportano la fornitura di servizi di traffico aereo è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati. Nei casi che comportano la fornitura di servizi meteorologici è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati, qualora essi abbiano designato un fornitore in regime di esclusiva, a norma dell'articolo 9, paragrafo 1.~~

↓ nuovo

~~Articolo 29~~

~~Relazioni con le parti interessate~~

I fornitori di servizi di traffico aereo definiscono meccanismi di consultazione dei pertinenti utenti dello spazio aereo e gestori aeroportuali in merito a tutte le questioni principali relative ai servizi forniti, comprese le pertinenti modifiche delle configurazioni dello spazio aereo, o agli investimenti strategici che hanno un impatto rilevante sulla gestione del traffico aereo nonché sulla fornitura e/o sulle tariffe dei servizi di navigazione aerea. Gli utenti dello spazio aereo partecipano inoltre al processo di approvazione dei piani di investimenti strategici. La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di approvazione dei piani di investimenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

↓ 1070/2009 Art. 2.6 (adattato)

⇒ nuovo

~~Articolo 30~~II~~~~

~~Rapporti con le autorità militari~~

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri ~~prendono le iniziative necessarie per garantire~~ \boxtimes garantiscono \boxtimes 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 \Rightarrow e ne danno notifica alla Commissione \Leftarrow .

↓ 550/2004

~~Articolo 13~~

~~Accesso ai dati e protezione dei dati~~

~~1. Per quanto concerne il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono scambiati in tempo reale tra tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti per facilitare il soddisfacimento delle esigenze operative delle varie parti. I dati sono utilizzati soltanto per fini operativi.~~

~~2. L'accesso ai pertinenti dati operativi è consentito alle autorità interessate, ai fornitori certificati di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti su base non discriminatoria. 3. I fornitori certificati di servizi, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi pertinenti dati operativi diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. All'occorrenza sono stabilite, per tali modalità, norme dettagliate secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~

↓ nuovo

Articolo 31

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 della politica di sicurezza 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 traffico aereo certificati o dichiarati, soggetti aventi un interesse comprovato nel prendere in considerazione la fornitura di servizi di navigazione aerea, utenti dello spazio aereo e aeroporti, nonché del gestore della rete. I dati sono utilizzati esclusivamente a fini operativi.

2. I prezzi per il servizio di cui al paragrafo 1 sono basati sul costo marginale della messa a disposizione dei dati.

3. L'accesso ai dati operativi pertinenti di cui al paragrafo 1 è concesso alle autorità incaricate della sorveglianza della sicurezza, della sorveglianza delle prestazioni e della sorveglianza della rete, compresa l'Agenzia.

4. La Commissione può definire i requisiti dettagliati per la messa a disposizione dei dati e l'accesso agli stessi conformemente ai paragrafi 1 e 3 e la metodologia per la fissazione dei prezzi di cui al paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

↓ 551/2004 (adattato)

CAPITOLO ~~II~~ V

~~ARCHITETTURA DELLO~~ SPAZIO AEREO ☒ , INTEROPERABILITÀ E INNOVAZIONE TECNOLOGICA ☒

↓ 1070/2009 Art. 3.2

~~Articolo 3~~

~~Regione di informazione di volo europea nello spazio aereo superiore (EUIR)~~

~~1. La Comunità e i suoi Stati membri si prefiggono l'istituzione e il riconoscimento da parte dell'ICAO di un'unica EUIR. A tal fine, in ordine alle questioni che rientrano nelle competenze della Comunità, la Commissione presenta una raccomandazione al Consiglio, a norma dell'articolo 300 del trattato, entro il 4 dicembre 2011.~~

~~2. L'EUIR è concepita in modo da abbracciare lo spazio aereo di competenza degli Stati membri a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi europei.~~

~~3. L'istituzione dell'EUIR lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sulla fornitura di servizi.~~

~~4. Gli Stati membri restano responsabili nei confronti dell'ICAO entro i limiti geografici delle regioni superiori di informazione di volo e delle regioni di informazione di volo che sono state affidate loro dall'ICAO alla data di entrata in vigore del presente regolamento.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.3 (adattato)

⇒ nuovo

~~Articolo 323 bis~~

Informazioni aeronautiche ☒ in formato elettronico ☒ elettroniche

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 ⇒ la Commissione ⇐, 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 utilizzatori ☒ 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. ⇐

~~2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione:~~

~~a) garantisce l'elaborazione di un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello comunitario, sotto forma di un portale elettronico di informazioni integrate liberamente accessibile alle parti interessate. Tale infrastruttura integra l'accesso e la fornitura di dati necessari che comprendono, tra l'altro, le informazioni aeronautiche, le informazioni dell'ufficio di pista dei servizi della circolazione aerea (ARO), le informazioni meteorologiche e le informazioni sulla gestione del flusso di traffico aereo;~~

~~b) sostiene l'ammodernamento e l'armonizzazione della fornitura di informazioni aeronautiche nel senso più ampio, in stretta cooperazione con Eurocontrol e con l'ICAO.~~

~~3. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro.~~

↓ 1070/2009 Art. 3.4

~~Articolo 4~~

~~Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo~~

~~La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, le norme di attuazione per:~~

~~a) adottare le disposizioni appropriate sulle regole dell'aria in base agli standard ICAO e alle pratiche consigliate;~~

~~b) armonizzare l'applicazione 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 ciclo unico europeo.~~

↓ 551/2004 (adattato)

~~CAPITOLO III~~

~~USO FLESSIBILE DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO~~

↓ 551/2004 (adattato)

⇒ nuovo

~~Articolo 337~~

~~Uso flessibile dello spazio aereo~~

~~1. Tenuto conto dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso~~

flessibile dello spazio aereo descritto dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti ⇨ e coerentemente con il piano generale ATM europeo ⇩ .

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 in base alle relazioni presentate dagli Stati membri, si rende necessario rafforzare e armonizzare l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, la Commissione adotta misure nell'ambito della politica comune dei trasporti. ~~sono adottate norme di attuazione~~ Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ~~8~~ 37, ~~paragrafo 3 del regolamento quadro.~~

⇩ nuovo

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, cooperano per garantire un coordinamento efficace tra le tre fasi indicate in maniera tale da conseguire una transizione priva di discontinuità e tempestiva tra di esse.

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

⇩ 1070/2009 Art. 2.10

Articolo 15 bis

Progetti comuni

~~1. I progetti comuni possono contribuire alla proficua attuazione del piano generale ATM. Detti progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento di migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza.~~

~~2. La Commissione può, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, elaborare materiale orientativo sulle modalità con cui detti progetti possono concorrere all'applicazione del piano generale ATM. Detto materiale orientativo non interferisce con i meccanismi per lo sviluppo di simili progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo convenuti dalle parti dei blocchi stessi.~~

~~3. La Commissione può altresì decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, di definire progetti comuni per funzioni legate alla rete di particolare rilevanza ai fini del miglioramento dell'efficacia globale della gestione del trasporto aereo e dei servizi di navigazione aerea in Europa. Detti progetti comuni possono~~

~~essere considerati ammissibili al finanziamento comunitario all'interno 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 a consultazioni con gli Stati membri e gli operatori interessati a norma dell'articolo 10 del regolamento quadro, sondando tutti gli strumenti appropriati per finanziarne lo sviluppo. I costi ammissibili di sviluppo di progetti comuni sono coperti in conformità dei principi della trasparenza e della non discriminazione.~~

↓ nuovo

Articolo 35

Progetti comuni

1. La Commissione può istituire progetti comuni per l'attuazione dei cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM europeo che hanno un impatto su tutta la rete.
 2. La Commissione può inoltre definire meccanismi di governance per i progetti comuni e per la loro attuazione.
 3. I progetti comuni possono essere ammissibili al finanziamento dell'Unione. 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 10, vagliando 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.
-

↓ 551/2004

Articolo 8

Sospensione temporanea

1. ~~Nei casi in cui l'applicazione dell'articolo 7 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.~~
2. ~~In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro o degli Stati membri interessati, secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro.~~

CAPITOLO ~~IV~~ VI

DISPOSIZIONI FINALI

↓ 1070/2009 Art. 2.11

~~Articolo 17~~

~~Revisione degli allegati~~

~~Le misure, intese a modificare elementi non essenziali degli allegati per tenere conto del progresso tecnico od operativo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.~~

~~Per motivi imperativi di urgenza, la Commissione può ricorrere alla procedura d'urgenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento quadro.~~

↓ nuovo

Articolo 36

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di potere di cui agli articoli 6 e 26 è conferita alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal [data di pubblicazione del presente regolamento]. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui agli articoli 6 e 26 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 6 e 26 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo ~~37~~

Procedura del ~~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 ~~da un rappresentante della~~ ☒ 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. ⇐

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ ~~articoli 3 e 7~~ ⇒ 4 ⇐ ~~della decisione 1999/468/CE~~ ⇒ del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐, ~~tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ ~~articoli 5 e 7~~ ~~della decisione 1999/468/CE~~ ⇒ del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐, ~~tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

~~Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.4

~~4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

~~5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4, 6 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

Articolo ~~38~~

Consultazione delle parti interessate

↓ nuovo

1. Gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, l'Agenzia, operante o no in qualità di PRB, 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.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

2. La Commissione istituisce un meccanismo di consultazione a livello comunitario dell'Unione ⇒ per la consultazione, ove opportuno, in merito a questioni relative all'attuazione del presente regolamento . Alla consultazione partecipa lo specifico comitato del dialogo sociale di dialogo settoriale istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione . ~~3. La consultazione delle parti interessate contempla, in particolare, lo sviluppo e l'introduzione di nuovi concetti e tecnologie nella rete europea di gestione del traffico aereo.~~ ⇒ 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 altri esperti militari competenti designati dagli Stati membri.

3. Le parti interessate possono comprendere:

a) fornitori di servizi di navigazione aerea ⇒ o gruppi pertinenti che li rappresentano
i

↓ nuovo

b) il gestore della rete;

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

c) ~~operatori~~ gestori aeroportuali ⇒ o gruppi pertinenti che li rappresentano
i

d) utenti dello spazio aereo pertinenti o gruppi pertinenti che li rappresentano;
rappresentanti tali utenti;

e) ~~autorità militari~~ le forze armate
i

f) l'industria manifatturiera; e

g) enti rappresentativi del personale;

↓ nuovo

h) organizzazioni non governative pertinenti.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

~~Articolo 6~~

~~Organo consultivo di settore~~

~~Fatto salvo il ruolo del comitato e di Eurocontrol, la Commissione istituisce un «organo consultivo di settore», cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, le associazioni di utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, gli operatori aeroportuali, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di detto organo è unicamente quello di fornire consulenza alla Commissione sulla realizzazione del cielo unico europeo.~~

Articolo 397

Relazioni con i paesi terzi europei

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

~~La Comunità~~ ☒ 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, ~~e nel quadro di accordi su blocchi funzionali di spazio aereo,~~ essi si sforzano di estendere ~~l'applicazione del presente regolamento, e delle misure di cui all'articolo 3,~~ ☒ il cielo unico europeo ☒ ai suddetti paesi. ⇒ Essi si sforzano altresì di cooperare con tali paesi nel quadro di accordi 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. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 1.5

Articolo 8

Norme di attuazione

~~1. Ai fini della definizione delle norme di attuazione, la Commissione può conferire a Eurocontrol o, se del caso, a un altro organismo, mandati in cui precisa i compiti da svolgere e il relativo calendario, tenendo conto delle scadenze fissate nel presente regolamento. La Commissione agisce secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5, paragrafo 2.~~

~~2. Quando la Commissione intende conferire un mandato a norma del paragrafo 1, essa si sforza di utilizzare al meglio le disposizioni esistenti relative alla partecipazione e alla consultazione di tutte le parti interessate qualora tali disposizioni siano conformi alle prassi della Commissione in materia di trasparenza e di procedure di consultazione e non contrastino con i suoi obblighi istituzionali.~~

↓ nuovo

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.

↓ 1070/2009 Art. 2.1

~~Articolo 4~~

~~Norme di sicurezza~~

~~La Commissione adotta, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, norme di attuazione che recepiscono le disposizioni pertinenti delle norme di sicurezza di Eurocontrol (Eurocontrol safety regulatory requirements - ESARRs) e le successive modifiche delle stesse, che ricadono nell'ambito di applicazione del presente regolamento, con gli adattamenti che si rendano necessari.~~

↓ 550/2004 (adattato)

~~CAPITOLO IV~~

~~DISPOSIZIONI FINALI~~

↓ 1070/2009 Art. 2.11 (adattato)

⇒ nuovo

~~Articolo 4118~~

~~Riservatezza~~

1. Le autorità nazionali di vigilanza, che agiscono in conformità ~~alle~~ rispettive legislazioni nazionali, ~~nonché~~ la Commissione, l'Agenzia, operante o no in qualità di 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 ~~d'affari~~ commerciali o sulle loro componenti di costo.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato ~~o la facoltà~~ il diritto di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, ~~e~~ della Commissione o dell'Agenzia operante in qualità di PRB 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 ~~degli altri soggetti~~ delle altre parti interessate ~~alla tutela dei loro segreti commerciali~~ delle loro informazioni sensibili sul piano commerciale .

3. Le informazioni e i dati forniti in conformità ~~del~~ sistema di tariffazione di cui agli articoli da 19 a 24, in particolare per quanto riguarda costi determinati, costi effettivi ed entrate dei fornitori di servizi di traffico aereo designati, ~~all'articolo 14~~ sono resi pubblici.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 429

Sanzioni

~~Le sanzioni che~~ Gli Stati membri istituiscono norme sulle sanzioni applicabili alle ~~per le violazioni del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3~~ degli atti delegati e 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 ~~efficaci~~ efficaci , proporzionate e dissuasive.

↓ 549/2004

Articolo 12

Monitoraggio, controllo e metodi di valutazione degli effetti

~~1. Il monitoraggio, il controllo e i metodi di valutazione degli effetti si fondano sulla presentazione da parte degli Stati membri di relazioni annuali sull'attuazione delle azioni intraprese ai sensi del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6(a)

~~2. La Commissione riesamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento e delle misure di cui all'articolo 3 e riferisce innanzitutto al Parlamento europeo ed al Consiglio entro il 4 giugno 2011 e, successivamente, alla fine di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d). Qualora giustificato a tal fine, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni supplementari oltre a quelle contenute nelle relazioni da essi presentate a norma del paragrafo 1 del presente articolo.~~

↓ 549/2004

~~3. Ai fini della stesura delle relazioni di cui al paragrafo 2 la Commissione chiede il parere del comitato.~~

↓ 1070/2009 Art. 1.6(b)

~~4. Le relazioni contengono una valutazione dei risultati conseguiti mediante le azioni intraprese ai sensi del presente regolamento compresa un'informazione adeguata in merito agli sviluppi registrati nel settore con particolare riferimento agli aspetti economici, sociali,~~

~~ambientali, occupazionali e tecnologici, nonché in merito alla qualità del servizio, tenendo conto degli obiettivi iniziali e in vista delle esigenze future.~~

↓ nuovo

Articolo 43

Valutazione

1. La Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del presente regolamento entro il 2030. Ove giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento.

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

↓ 1070/2009 Art. 2.12 (adattato)

Articolo 18 bis

Riesame

~~Entro il 4 dicembre 2012 la Commissione presenta uno studio al Parlamento europeo e al Consiglio che valuta l'impatto dal punto di vista giuridico, di sicurezza, industriale, economico e sociale dell'applicazione dei principi di mercato alla fornitura di servizi nei campi della comunicazione, della navigazione, della sorveglianza e delle informazioni aeronautiche, comparati ai principi organizzativi esistenti o alternativi e prendendo in considerazione gli sviluppi nei blocchi funzionali di spazio aereo e nella tecnologia disponibile.~~

↓ 551/2004 (adattato)

CAPITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 10

Esame

~~Nell'ambito dell'esame periodico di cui all'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione mette a punto uno studio prospettico sulle condizioni per la futura applicazione dei concetti di cui agli articoli 3, 5 e 6 allo spazio aereo inferiore.~~

~~In base alle conclusioni dello studio e alla luce dei progressi conseguiti, la Commissione presenta entro il 31 dicembre 2006 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se del caso, di una proposta che estenda l'applicazione di tali concetti allo spazio aereo inferiore, o che individui eventuali altre misure. Qualora sia prevista tale estensione, le relative decisioni dovrebbero preferibilmente essere adottate prima del 31 dicembre 2009.~~

↓ 549/2004 (adattato)

Articolo ~~44~~⁴³

Salvaguardie

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

- (e) 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 ~~scoprire~~ 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;⁵³
- (f) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico;⁵³
- (g) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato;⁵³
- (h) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale;⁵³
- (i) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le ~~possibilità~~ necessarie possibilità di ~~per le esercitazioni~~;⁵³

↓ 1070/2009 Art. 1.7

Articolo ~~13~~^{13 bis}

Agenzia europea per la sicurezza aerea

~~Nell'attuare il presente regolamento e i regolamenti (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004, (CE) n. 552/2004 e il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁵³, gli Stati membri e la Commissione, conformemente ai rispettivi ruoli previsti dal presente regolamento, collaborano eventualmente con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per far sì che tutti gli aspetti relativi alla sicurezza siano correttamente trattati.~~

⁵³ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.



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.

↓ 550/2004 (adattato)

Articolo ~~46~~⁴⁹

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. Tuttavia, gli articoli 7 e 8 entreranno in vigore un anno dopo la pubblicazione dei requisiti comuni di cui all'articolo 6 nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.~~

↓ nuovo

2. L'articolo 3, paragrafo 3, si applica a decorrere dal [OP: *inserire la data corrispondente a 48 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*].

Gli articoli da 10 a 24 si applicano a decorrere dal 1° luglio 2023. 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.

L'articolo 26, paragrafo 3, 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, dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, e comprendente tali disposizioni.

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