32006R1794

REGULAMENTUL (CE) NR. 1794/2006 AL COMISIEI
din 6 decembrie 2006
de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) ([1]), în special articolul 15 alineatul (4),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul cadru) ([2]), în special articolul 8 alineatul (2),

întrucât:

(1) Revine Comisiei să stabilească o schemă comună de tarifare pentru servicii de navigație aeriană în întreaga Comunitate. Cel mai potrivit instrument în acest scop îl reprezintă un regulament de aplicare directă, pentru a garanta aplicarea uniformă a schemei comune de tarifare în cerul unic european.

(2) În conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din regulamentul cadru, Eurocontrol a fost mandatat să sprijine Comisia pentru elaborarea normelor de aplicare privind o schemă comună de tarifare a serviciilor de navigație aeriană. Prezentul regulament se bazează pe raportul de mandat din 29 octombrie 2004.

(3) Elaborarea unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană prestate în timpul tuturor fazelor zborului are o importanță crucială pentru punerea în aplicare a cerului unic european. Acest sistem ar trebui să contribuie la realizarea unei transparențe mai mari cu privire la stabilirea, impunerea și perceperea tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian. De asemenea, acest sistem ar trebui să încurajeze prestarea sigură, eficientă și eficace a unor servicii de navigație aeriană în favoarea utilizatorilor de servicii de navigație aeriană care finanțează sistemul și stimulează prestarea de servicii integrate.

(4) În conformitate cu obiectivul global de îmbunătățire a eficienței economice a serviciilor de navigație aeriană, schema de tarifare ar trebui să promoveze îmbunătățirea eficienței economice și a eficienței exploatării.

(5) Pentru a furniza accesul pasagerilor la rețeaua de transport aerian și, în special, la aeroporturi de dimensiuni mici și medii, precum și la aeroporturi mai mari la un preț acceptabil, statele membre ar trebui să poată aplica același tarif unitar pentru serviciile terminale pe toate aeroporturile deservite de același prestator de servicii de trafic aerian sau pe câteva grupuri de astfel de aeroporturi, după caz, pentru acoperirea globală a costurilor totale ale serviciilor terminale.

(6) Schema comună de tarifare ar trebui să fie compatibilă cu articolul 15 din Convenția OACI de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională.

(7) Deoarece majoritatea statelor membre sunt părți la Acordul multilateral Eurocontrol privind tarifele de rută aeriană din 12 februarie 1981, iar Comunitatea a semnat protocolul de aderare la convenția Eurocontrol revizuită, normele cuprinse în prezentul regulament ar trebui să fie compatibile cu sistemul de tarife de rută Eurocontrol.

(8) Schema de tarifare ar trebui să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, luând în considerare fluxurile de trafic aerian, în special în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) ([3]).

(9) În conformitate cu declarația anexată la regulamentul privind spațiul aerian ([4]), Comisia va redacta, până în 2008, un raport privind experiența acumulată în crearea unor blocuri funcționale de spațiu aerian. În acel moment, Comisia va evalua dificultățile care ar putea rezulta din menținerea tarifelor unitare separate în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian.

(10) Este necesar să se stabilească cerințele privind punerea la dispoziție în timp util a informațiilor complete și transparente referitoare la baza de cost reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și autorităților competente.

(11) Nivelul tarifelor impuse în special aeronavelor ușoare nu ar trebui să descurajeze utilizarea instalațiilor și a serviciilor necesare pentru asigurarea securității sau introducerea noilor tehnici și proceduri.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.
([3]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.
([4]) JO L 96, 31.3.2004, p. 25.

(12) Formula de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană terminale ar trebui să reflecte natura diferită a acestor servicii comparativ cu serviciile de navigație aeriană de trecere.

(13) Statele membre ar trebui să-și poată stabili în mod colectiv tarifele unitare, în special în cazurile în care zonele tarifare se extind pe spațiul aerian al mai multor state membre sau atunci când ele sunt părți la o schemă comună de tarifare de rută.

(14) Pentru a îmbunătăți eficiența schemei de tarifare și pentru a reduce sarcina de lucru administrativă și contabilă, ar trebui ca statele membre să poată încasa în mod colectiv tarifele de rută, în cadrul unui sistem comun de tarifare de rută, printr-un tarif unic pe zbor.

(15) Este important să se consolideze mijloacele juridice necesare pentru a se asigura plata rapidă și totală a tarifelor de navigație aeriană de către utilizatorii serviciilor de navigație aeriană.

(16) Tarifele care trebuie impuse utilizatorilor spațiului aerian ar trebui stabilite și aplicate în mod echitabil și transparent, după consultarea utilizatorilor. Aceste tarife ar trebui să fie revizuite la intervale regulate.

(17) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește măsurile necesare pentru realizarea unei scheme de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, compatibilă cu sistemul de tarife de rută Eurocontrol.

(2) Prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană furnizate de prestatorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și de prestatorii de servicii meteorologice, atunci când sunt desemnați în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din respectivul regulament, pentru traficul aerian general din regiunile EUR și AFI ale OACI în care statele membre răspund de prestarea de servicii de navigație aeriană.

(3) Statele membre pot aplica prezentul regulament pentru serviciile de navigație aeriană prestate în spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor în cadrul regiunilor OACI, cu condiția să informeze Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta.

(4) Statele membre pot aplica prezentul regulament pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană care au primit permisiunea de a furniza servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din regulamentul privind prestarea de servicii.

(5) Statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană prestate pe aeroporturi unde au loc mai puțin de 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri, numărul de mișcări fiind suma aterizărilor și decolărilor, calculată ca o medie a ultimilor trei ani.

Statele membre informează Comisia în această privință. Comisia va publica periodic o listă actualizată a aeroporturilor exceptate.

(6) Fără a aduce atingere aplicării principiilor prevăzute la articolele 14 și 15 din regulamentul privind prestarea de servicii, statele membre pot decide să nu calculeze tarifele pentru servicii terminale astfel cum se prevede la articolul 11 din prezentul regulament și să nu stabilească tarife unitare pentru servicii terminale astfel cum se prevede la articolul 13 din prezentul regulament în privința serviciilor de navigație aeriană prestate pe aerodromuri cu mai puțin de 150 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, indiferent de greutatea maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri, numărul de mișcări fiind suma aterizărilor și decolărilor, calculată ca medie a ultimilor trei ani.

Înainte de a lua această decizie, statele membre evaluează în ce măsură sunt îndeplinite condițiile menționate în anexa I, inclusiv consultarea cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian.

Evaluarea finală a îndeplinirii condițiilor și decizia statului membru se publică și sunt comunicate Comisiei, fiind însoțite de justificarea completă a concluziilor statului membru, inclusiv de rezultatul consultărilor cu utilizatorii.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile menționate la articolul 2 din regulamentul cadru.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

(a) „utilizator de servicii de navigație aeriană” înseamnă transportatorul care exploatează aeronava în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care acesta dovedește că, în momentul respectiv, aeronava era exploatată de o altă persoană;

(b) „reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian" înseamnă orice persoană sau entitate juridică ce reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai serviciilor de navigație aeriană;

(c) „IFR" înseamnă reguli de zbor după instrumente, în conformitate cu definiția din anexa 2 la Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (ediția a zecea – iulie 2005);

(d) „VFR" înseamnă reguli de zbor la vedere, în conformitate cu definiția din anexa 2 la Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (ediția a zecea – iulie 2005);

(e) „zonă tarifară de rută" înseamnă un volum de spațiu aerian pentru care se stabilesc o bază de cost unică și o taxă unitară unică;

(f) „zonă tarifară terminală" înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi pentru care se stabilesc o bază de cost unică și un tarif unitar unic;

(g) „transport aerian comercial" înseamnă orice utilizare a unei aeronave în cursul căreia se efectuează transportul de pasageri, de marfă sau poștal contra unei remunerații sau pe baza plății unei chirii.

Articolul 3

Principii ale schemei de tarifare

(1) Schema de tarifare reflectă costurile suportate în mod direct sau indirect pentru prestarea de servicii de navigație aeriană.

(2) Costurile serviciilor de rută se finanțează prin tarife de rută impuse utilizatorilor serviciilor de navigație aeriană.

(3) Costurile serviciilor terminale se finanțează prin tarife terminale impuse utilizatorilor serviciilor de navigație aeriană și/sau prin alte venituri, inclusiv subvenții încrucișate în conformitate cu dreptul comunitar.

(4) Alineatele (2) și (3) nu aduc atingere finanțării scutirilor anumitor utilizatori de servicii de navigație aeriană prin alte surse de finanțare, în conformitate cu articolul 9.

(5) Schema de tarifare asigură transparență și consultare în privința bazei de calcul al costurilor și în privința repartizării costurilor între diferite servicii.

Articolul 4

Crearea zonelor tarifare

(1) Statele membre stabilesc în spațiul aerian relevant aflat în responsabilitatea lor zone tarifare în care sunt prestate servicii de navigație aeriană pentru utilizatorii spațiului aerian.

(2) Zonele tarifare sunt definite în mod compatibil cu operațiunile și serviciile de control al traficului aerian, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

(3) O zonă tarifară de rută se extinde de la sol până la și incluzând spațiul aerian superior, fără a aduce atingere posibilității unui stat membru de a stabili o zonă specifică pentru o zonă terminală complexă, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

(4) Atunci când zonele tarifare se extind asupra spațiului aerian al mai multor state membre, statele membre respective iau măsurile necesare pentru a asigura coerența și uniformitatea aplicării prezentului regulament la spațiul aerian respectiv. Acestea notifică Eurocontrol și Comisia în legătură cu aceasta.

CAPITOLUL II

COSTURILE PRESTĂRII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Articolul 5

Servicii, instalații și activități eligibile

(1) Prestatorii de servicii de navigație aeriană menționate la articolul 1 alineatele (2) și (4) stabilesc costurile suportate pentru prestarea de servicii de navigație aeriană în privința instalațiilor și serviciilor puse la dispoziție și aplicate în cadrul planului de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa, în zonele tarifare aflate în responsabilitatea lor.

Aceste costuri includ cheltuielile generale administrative, formarea, studiile, testările, precum și cercetarea și dezvoltarea aferente acestor servicii.

(2) Statele membre pot stabili costurile următoare, atunci când acestea sunt suportate în legătură cu prestarea de servicii de navigație aeriană:

(a) costuri suportate de autoritățile naționale competente;

(b) costuri suportate de organizațiile recunoscute prevăzute la articolul 3 din regulamentul privind prestarea de servicii;

(c) costuri ce decurg din acorduri internaționale.

(3) Fără a aduce atingere altor surse de finanțare și în vederea asigurării unui grad ridicat de siguranță, de rentabilitate și de prestare a serviciilor, tarifele pot fi utilizate pentru finanțarea proiectelor care au drept scop sprijinirea anumitor categorii de utilizatori ai spațiului aerian și/sau prestatori de servicii de navigație aeriană pentru a îmbunătăți infrastructurile de navigație aeriană colective, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în conformitate cu dreptul comunitar.

Articolul 6

Calculul costurilor

(1) Costurile serviciilor, instalațiilor și activităților eligibile în sensul articolului 5 sunt stabilite astfel încât să corespundă cu conturile prevăzute la articolul 12 din regulamentul privind prestarea de servicii pentru perioada 1 ianuarie-31 decembrie. Cu toate acestea, efectele nerecurente ce rezultă din introducerea standardelor internaționale de contabilitate pot fi distribuite pe o perioadă de maximum 15 ani.

(2) Costurile menționate la alineatul (1) sunt defalcate în cheltuieli de personal, alte cheltuieli de exploatare, cheltuieli de amortizare, costul capitalului și cheltuieli excepționale, inclusiv taxe și drepturi vamale plătite și nerecuperabile, precum și toate celelalte cheltuieli aferente.

Cheltuielile de personal includ remunerația brută, plăți pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de securitate socială, precum și cheltuielile pentru pensie și alte beneficii.

Alte cheltuieli de exploatare cuprind cheltuielile suportate prin achiziționarea mărfurilor și serviciilor utilizate pentru prestarea de servicii de navigație aeriană, în special servicii externalizate cum ar fi comunicațiile, personal extern precum consultanți, materiale, energie, utilități, închirierea clădirilor, echipamentelor și instalațiilor, cheltuieli de întreținere, pentru asigurare și cheltuieli de călătorie. Atunci când un prestator de servicii de trafic aerian achiziționează alte servicii de navigație aeriană, prestatorul de servicii include cheltuielile efective aferente acestor servicii în alte cheltuieli de exploatare ale sale.

Costurile amortizării se referă la totalitatea activelor imobilizate pentru exploatare în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană. Activele fixe sunt amortizate, în conformitate cu durata lor de viață utilă preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată la costul istoric al activelor amortizate. Atunci când activele aparțin unui prestator de servicii de navigație aeriană supus unui mecanism de stimulare în sensul articolului 12 alineatul (2), pentru calculul amortizării contabilitatea costului curent se poate aplica în locul contabilității costului istoric. Metoda rămâne constantă pe întreaga durată a amortizării.

Costul capitalului este egal cu produsul dintre:

(a) suma valorii contabile nete medii a activelor imobilizate folosite de prestatorul de servicii de navigație aeriană care sunt în exploatare sau în construcție și a valorii medii a activelor circulante nete care sunt necesare pentru prestarea de servicii de navigație aeriană și

(b) media ponderată a ratei dobânzii pentru datorii și a rentabilității capitalului propriu.

Cheltuielile excepționale sunt cheltuieli nerecurente legate de prestarea de servicii de navigație aeriană care au fost suportate în cursul anului.

(3) În sensul alineatului (2) al cincilea paragraf, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin capital împrumutat sau capital propriu. Rata dobânzii pentru datorii este egală cu rata medie a dobânzii pentru datoriile prestatorului de servicii de navigație aeriană. Randamentul capitalului propriu ia în considerare riscul financiar al prestatorului de servicii de navigație aeriană, pe baza ratei obligatorii naționale. Atunci când prestatorul de servicii de navigație aeriană este supus unui mecanism de stimulare în sensul articolului 12 alineatul (2), se poate adăuga o primă suplimentară pentru a se asigura luarea în considerare în mod adecvat a riscului financiar specific asumat de prestatorul respectiv.

Atunci când activele nu aparțin prestatorului de servicii de navigație aeriană, ci sunt incluse în calculul costului capitalului, statele membre se asigură că nu are loc o recuperare a costurilor acestor active de două ori.

Articolul 7

Alocarea costurilor

(1) Cheltuielile legate de serviciile, instalațiile și activitățile eligibile în sensul articolului 5 se alocă în mod transparent între zonele tarifare pentru care sunt suportate efectiv.

Atunci când cheltuielile sunt suportate pentru mai multe zone tarifare, acestea sunt alocate în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente, în conformitate cu cerințele articolului 8.

(2) Costul serviciilor terminale se referă la următoarele servicii:

(a) serviciile de control al aerodromurilor, serviciile de informații privind zborul de pe aerodromuri, inclusiv serviciile consultative privind traficul aerian și serviciile de alertă;

(b) serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de aeroport pe baza necesităților operaționale;

(c) o repartiție adecvată a tuturor celorlalte componente ale serviciilor de navigație aeriană, reflectând proporția dintre serviciile de rută și cele terminale.

(3) Costul serviciilor de rută se referă la costurile menționate la alineatul (1), cu excluderea costurilor menționate la alineatul (2).

(4) Atunci când se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu articolul 9, prestatorul de servicii de navigație aeriană identifică costurile serviciilor de navigație aeriană prestate pentru zborurile VFR separat de costurile pentru zborurile IFR. Aceste costuri pot fi stabilite printr-o metodologie de calcul al costului marginal, ținând seama de avantajele pentru zborurile IFR care rezultă din serviciile prestate pentru zborurile VFR.

Articolul 8

Transparența bazei de cost

(1) Fără a aduce atingere articolului 18 din regulamentul privind prestarea de servicii, statele membre și/sau prestatorii de servicii de navigație aeriană organizează un schimb de informații privind baza de calcul al costurilor, investițiile planificate și traficul preconizat cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, la solicitarea acestora. Ulterior, aceștia pun în mod transparent la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei și, după caz, a Eurocontrol, cel puțin o dată pe an, costurile lor respective, stabilite în conformitate cu articolul 5.

(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se bazează pe tabelele de raportare și normele detaliate menționate în anexa II sau, atunci când un stat membru a luat decizia prevăzută la articolul 1 alineatul (6) sau a indicat Comisiei că are în vedere adoptarea unei astfel de decizii, în anexa III partea 1.

CAPITOLUL III

FINANȚAREA FURNIZĂRII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ PRIN TARIFE DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Articolul 9

Scutiri de tarife de navigație aeriană

(1) Statele membre scutesc de tariful de rută:

(a) zborurile efectuate de aeronave a căror masă maximă autorizată la decolare este mai mică de două tone metrice;

(b) zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în VFR și atunci când nu se percepe un tarif pentru zborurile VFR;

(c) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul, în misiune oficială, al monarhilor aflați la conducere și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de stat, șefilor de guvern și miniștrilor; în toate aceste cazuri, respectiva situație trebuie fundamentată prin indicarea în planul de zbor a statutului corespunzător;

(d) zborurile de cercetare și salvare autorizate de organismul competent adecvat.

(2) Statele membre pot scuti de tarifele de rută:

(a) zborurile militare efectuate de aeronave militare ale oricărei țări;

(b) zborurile de antrenament efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei evaluări în cazul personalului navigant tehnic, atunci când aceasta se bazează pe o mențiune corespunzătoare în planul de zbor; zborurile trebuie să fie efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului respectiv; zborurile nu trebuie să servească pentru transportul pasagerilor și/sau transportul de marfă, nici pentru poziționarea sau transbordarea aeronavelor;

(c) zboruri efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau care urmează să fie utilizate ca sprijin la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;

(d) zboruri care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a făcut nicio aterizare intermediară;

(e) zboruri VFR;

(f) zboruri umanitare autorizate de organismul competent adecvat;

(g) zboruri efectuate de organele vamale și de poliție.

(3) Statele membre pot scuti de taxe pentru servicii terminale zborurile prevăzute la alineatele (1) și (2).

(4) Costurile suportate pentru zborurile scutite nu se iau în considerare pentru calculul tarifelor unitare.

Aceste costuri se compun din:

(a) costurile zborurilor VFR scutite, astfel cum au fost identificate la articolul 7 alineatul (4) și

(b) costurile zborurilor IFR scutite care se calculează ca produsul dintre costurile suportate pentru zboruri IFR și proporția numărului de unități de servicii scutite din numărul total de unități de servicii; costurile suportate pentru zborurile IFR sunt egale cu costurile totale minus costul zborurilor VFR.

Statele membre se asigură că prestatorii de servicii de navigație aeriană sunt rambursați pentru serviciile pe care le furnizează pentru zborurile scutite.

Articolul 10

Calcularea tarifelor de rută

(1) Tariful de rută pentru un zbor specific într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre tariful unitar stabilit pentru această zonă tarifară de rută și unitățile de servicii de rută pentru zborul respectiv.

(2) Fără a aduce atingere punerii în aplicare de către un stat membru a unui mecanism de stimulare cu privire la prestatorii de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 12 alineatul (2), tariful unitar pentru zona tarifară de rută se calculează împărțindu-se costurile preconizate pentru serviciile de navigație aeriană la numărul preconizat de unități de servicii de rută care urmează să fie plătite pentru anul de referință. Costurile preconizate cuprind soldul ce rezultă dintr-un excedent de recuperare sau dintr-un deficit de recuperare în cursul anilor anteriori.

(3) Unitățile de servicii de rută se calculează în conformitate cu anexa IV.

Articolul 11

Calculul tarifelor terminale

(1) Fără a aduce atingere posibilității prevăzute la articolul 3 de finanțare a serviciilor de navigație aeriană terminale prin alte surse de finanțare, tariful pentru servicii terminale pentru un anumit zbor într-o zonă tarifară terminală dată este egal cu produsul dintre tariful unitar stabilit pentru această zonă tarifară de servicii terminale și unitățile de servicii terminale pentru respectivul zbor.

(2) Fără a aduce atingere punerii în aplicare de către un stat membru a unui mecanism de stimulare cu privire la prestatorii de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 12 alineatul (2), tariful unitar pentru zona tarifară de servicii terminale se calculează împărțindu-se costurile preconizate pentru serviciile de navigație aeriană la numărul preconizat de unități de servicii terminale care urmează să fie plătite pentru anul de referință. Costurile preconizate cuprind soldul ce rezultă dintr-un excedent de recuperare sau dintr-un deficit de recuperare în cursul anilor anteriori.

(3) Unitățile de servicii terminale se calculează în conformitate cu anexa V.

Articolul 12

Mecanisme de stimulare

(1) Statele membre pot stabili sau aproba mecanismele de stimulare constând din avantaje sau dezavantaje financiare aplicate în mod nediscriminatoriu și transparent, pentru sprijinirea îmbunătățirilor în privința furnizării de servicii de navigație aeriană care au drept rezultat un calcul diferit al tarifelor în conformitate cu alineatele (2) și (3). Aceste măsuri de stimulare se pot aplica prestatorilor de servicii de navigație aeriană și/sau utilizatorilor spațiului aerian.

(2) Atunci când un stat membru decide să aplice un mecanism de stimulare prestatorilor de servicii de navigație aeriană, acesta stabilește în prealabil, în urma consultării prevăzute la articolul 15, condițiile pe baza cărora se stabilește nivelul maxim al tarifului unitar sau al venitului pentru fiecare an, pe o perioadă care nu depășește cinci ani. Aceste condiții sunt stabilite prin referire la nivelul preconizat al costurilor (inclusiv costul capitalului) în perioada respectivă, iar ele pot stipula, de asemenea, modulări financiare (peste sau sub costurile preconizate), în funcție de anumite aspecte ale performanțelor prestatorilor de servicii de navigație aeriană care pot include eficiența, calitatea serviciilor, realizarea anumitor proiecte, etapele sau competențele sau un nivel de cooperare cu alți prestatori de servicii de navigație aeriană, pentru a se lua în considerare efectele de rețea.

(3) Atunci când un stat membru decide să aplice un mecanism de stimulare, inclusiv modulări ale perioadelor nocturne pentru utilizatorii de servicii de navigație aeriană, acesta modulează, după consultările menționate la articolul 15, tarifele suportate de aceștia pentru a reflecta eforturile făcute de acești utilizatori pentru optimizarea utilizării serviciilor de navigație aeriană, pentru reducerea costurilor globale ale acestor servicii și pentru creșterea eficienței lor, în special prin reducerea tarifelor legate de echipamentele de la bord care măresc capacitatea sau pentru a compensa inconvenientele rezultate din alegerea itinerarelor mai puțin aglomerate.

Mecanismul de stimulare este limitat ca timp, domeniu de aplicare și valori. Economiile estimate, rezultând din îmbunătățirea eficienței operaționale, compensează cel puțin costul stimulentelor într-o perioadă de timp rezonabilă. Mecanismul este supus cu regularitate unei reexaminări, cu participarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

(4) Statele membre care au stabilit sau au autorizat mecanisme de stimulare monitorizează punerea în aplicare în mod adecvat a acestor mecanisme de stimulare de către prestatorii de servicii de navigație aeriană.

Articolul 13

Stabilirea tarifelor unitare pentru zonele tarifare

(1) Statele membre se asigură că se stabilesc anual tarife unitare pentru fiecare zonă tarifară. De asemenea, acestea se pot asigura că se stabilesc în avans tarife unitare pentru fiecare an dintr-o perioadă ce nu depășește cinci ani.

(2) În cazul unor modificări importante neașteptate ale traficului sau ale costurilor, tarifele unitare pot fi modificate pe parcursul anului respectiv.

(3) Statele membre informează Comisia și Eurocontrol, după caz, în legătură cu tarifele unitare stabilite pentru fiecare zonă tarifară.

Articolul 14

Perceperea tarifelor

(1) Statele membre pot percepe tarifele printr-un tarif unic pe zbor.

(2) Utilizatorii serviciilor de navigație aeriană plătesc fără întârziere și în totalitate toate tarifele de navigație aeriană.

(3) Statele membre se asigură că se aplică măsuri de executare eficiente. Aceste măsuri pot include refuzarea serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația în vigoare.

Articolul 15

Transparența mecanismului de tarifare

(1) Statele membre se asigură că reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian sunt consultați cu regularitate în privința politicii de tarifare. În acest scop, acestea le pun la dispoziție informațiile necesare privind mecanismul de tarifare pe care îl utilizează, după cum se prevede în anexa VI sau, atunci când un stat membru a luat decizia menționată la articolul 1 alineatul (6), informațiile necesare prevăzute în anexa III partea 2 și organizează o consultare eficientă și transparentă pentru prezentarea acestor informații, precum și a informațiilor prevăzute la articolul 8, în prezența prestatorilor de servicii de navigație aeriană respectivi.

(2) Fără a aduce atingere articolului 18 din regulamentul privind prestarea de servicii, documentația relevantă este pusă la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei, a Eurocontrol și a autorităților de supraveghere naționale, cu trei săptămâni înainte de consultare.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 16

Cale de atac

Statele membre se asigură că deciziile luate în temeiul prezentului regulament sunt motivate în mod corespunzător și fac obiectul unei proceduri de control și/sau de atac eficiente.

Articolul 17

Facilitarea monitorizării aplicării

Prestatorii de servicii de navigație aeriană facilitează inspecțiile și anchetele organizate de autoritățile de supraveghere naționale sau de un organism recunoscut care acționează în numele lor, inclusiv vizitele la fața locului. Persoanele autorizate de aceste organisme sunt abilitate:

(a) să examineze documentele contabile relevante, registrele, inventarele și orice alt document relevant pentru stabilirea tarifelor de navigație aeriană;

(b) să realizeze copii ale acestor documente sau extrase din aceste documente;

(c) să solicite explicații verbale la fața locului;

(d) să intre în locațiile, pe terenurile sau în mijloacele de transport relevante.

Aceste inspecții și anchete sunt efectuate în conformitate cu procedurile în vigoare în statul membru în care trebuie realizate.

Articolul 18

Intrarea în vigoare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2007.

Cu toate acestea, statele membre pot amâna aplicarea articolelor 9, 10, 12, 13 și 14 privind tarifele de rută până la 1 ianuarie 2008.

Statele membre pot amâna aplicarea articolului 9 și a articolelor 11-15 în ceea ce privește tarifele terminale până la 1 ianuarie 2010.

Atunci când statele membre decid să amâne aplicarea în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf, ele notifică în această privință Comisia.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 6 decembrie 2006.

Pentru Comisie

Jacques BARROT

Vicepreședinte

ANEXA I

EVALUAREA CONDIȚIILOR PENTRU PRESTAREA DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ ÎN AEROPORTURILE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA ARTICOLULUI 1 ALINEATUL (6)

Condițiile care urmează să fie evaluate în conformitate cu articolul 1 alineatul (6) sunt următoarele:

1. Măsura în care prestatorii de servicii de navigație aeriană pot propune în mod liber să presteze servicii de navigație aeriană în aeroporturi sau se pot retrage de la prestarea acestora:

   — existența sau inexistența oricăror obstacole economice majore care ar împiedica un prestator de servicii de navigație aeriană să ofere furnizarea de servicii de navigație aeriană sau retragerea de la furnizarea acestora;

   — existența sau inexistența oricăror obstacole juridice majore care ar împiedica un prestator de servicii de navigație aeriană să propună furnizarea de servicii de navigație aeriană sau retragerea de la furnizarea acestora;

   — durata contractului;

   — existența unei proceduri care permite transferul activelor și al personalului de la un prestator de servicii de navigație aeriană la altul.

2. Măsura în care aeroporturile își pot alege în mod liber prestatorii de servicii de navigație aeriană, inclusiv opțiunea de a asigura în mod autonom aceste servicii:

   — capacitatea sau incapacitatea aeroporturilor de a trece la prestarea în mod autonom a serviciilor de navigație aeriană;

   — existența sau inexistența obstacolelor juridice, contractuale sau practice față de capacitatea unui aeroport de a schimba prestatorul de servicii de navigație aeriană;

   — rolul reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian în procesul de selectare a prestatorului de servicii de navigație aeriană.

3. Măsura în care există mai mulți prestatori de servicii de navigație aeriană din rândul cărora aeroporturile pot alege:

   — existența sau inexistența rigidității structurale care reduce posibilitatea reală a aeroporturilor de a alege serviciile de navigație aeriană;

   — existența altor prestatori de servicii de navigație aeriană, inclusiv opțiunea prestării autonome a acestor servicii, care oferă aeroporturilor posibilitatea de a-și alege serviciile de navigație aeriană.

4. Măsura în care aeroporturile sunt supuse presiunilor comerciale în privința costurilor sau unei reglementări bazate pe un sistem de stimulente:

   — existența sau inexistența unei concurențe puternice între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene;

   — ponderea tarifelor serviciilor de navigație aeriană pentru aeroporturi;

   — existența sau inexistența pentru aeroporturi a unui mediu concurențial sau a stimulentelor economice destinate menținerii tarifelor la un nivel scăzut sau stimulării în alt mod a reducerii costurilor.

ANEXA II

TRANSPARENȚA BAZEI DE COSTURI

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre și prestatorii de servicii de navigație aeriană completează următorul tabel de raportare pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor.

Cifrele sunt cifre reale pentru anii (n – 3) până la (n – 1) și cifre preconizate începând cu anul (n). Costurile reale se stabilesc pe baza conturilor certificate. Costurile preconizate se stabilesc în conformitate cu planul de afaceri cerut de certificatul prevăzut la articolul 7 din regulamentul privind prestarea de servicii.

Costurile se stabilesc în moneda națională.

Tabelul 1

Costuri totale

Organizația:

Zona tarifară:

Anul n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Defalcare pe tipuri de cheltuieli									
Cheltuieli de personal									
Alte cheltuieli de exploatare									
Amortizare									
Costul capitalului									
Cheltuieli excepționale									
Costuri totale									
Defalcare pe tipuri de servicii									
Gestionarea traficului aerian									
Comunicații									
Navigație									
Supraveghere									
Cercetare și salvare									
Informații aeronautice									
Servicii meteorologice									
Cheltuieli de supraveghere									
Alte costuri ce trebuie suportate de stat									
Costuri totale									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Informații suplimentare privind rata de schimb între moneda națională și euro									
Rata de schimb (1 EUR =)									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Informații suplimentare privind costul capitalului									
Capital de lucru mediu									
Din care, active medii pe termen lung									
Costul capitalului înainte de impozitare (%)									
Rentabilitatea capitalului propriu (%)									
Dobânda medie la datorii (%)									

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

De asemenea, statele membre și prestatorii de servicii de navigație aeriană furnizează cel puțin următoarele informații:

— descrierea metodologiei utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferite servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754) și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;

— descrierea și explicarea diferențelor între cifrele preconizate și cifrele reale pentru anul (n – 1);

— descrierea și explicarea costurilor preconizate pentru cinci ani, pe baza planului de afaceri;

— descrierea costurilor suportate de statele membre (alte costuri ce trebuie suportate de stat);

— descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: metoda costurilor istorice sau metoda costurilor curente. Atunci când se adoptă metoda costurilor curente, furnizarea datelor comparabile privind costurile istorice;

— justificarea costului capitalului, inclusiv elemente ale bazei de active;

— descrierea costului pentru fiecare aeroport în fiecare zonă tarifară terminală; pentru aerodromuri care au avut o medie anuală a mișcărilor de transport aerian comercial mai mică de 20 000 în ultimii trei ani, costurile pot fi prezentate în mod agregat per aerodrom;

— defalcarea costurilor serviciilor meteorologice în costuri directe și „costuri MET de bază” definite drept costuri de susținere a instalațiilor și serviciilor meteorologice, care răspund, de asemenea, cerințelor meteorologice în general. Acestea includ analize și prognoze, observații meteorologice prin radar și satelit, rețele de observație de suprafață și de altitudine, sisteme de comunicații meteorologice, centre de prelucrare a datelor și finanțare a cercetării de bază, formarea și administrarea;

— descrierea metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor MET totale și a costurilor MET de bază către aviația civilă și între zonele tarifare.

ANEXA III

CERINȚE SPECIFICE PRIVIND TRANSPARENȚA PENTRU PRESTAREA DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ AEROPORTURILOR CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA DISPOZIȚIILOR ARTICOLULUI 1 ALINEATUL (6)

1. COSTURILE SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

1.1. **Tabel de raportare**

Prestatorii de servicii de navigație aeriană completează următorul tabel de raportare pentru fiecare zonă tarifară terminală aflată în responsabilitatea lor.

Cifrele sunt cifre reale pentru anii (n – 3) până la (n – 1) și cifre preconizate începând cu anul (n). Costurile reale se stabilesc pe baza conturilor certificate. Costurile preconizate se stabilesc în conformitate cu planul de afaceri cerut de certificat.

Costurile se stabilesc în moneda națională.

Tabelul 1

Costuri totale

Organizația:

Zona tarifară:

Anul n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Defalcare pe tipuri de cheltuieli									
Cheltuieli de personal									
Alte cheltuieli de exploatare									
Amortizare									
Costul capitalului									
Cheltuieli excepționale									
Costuri totale									

1.2. **Informații suplimentare**

De asemenea, prestatorii de servicii de navigație aeriană furnizează cel puțin următoarele informații:

— descrierea metodologiei utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferite servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);

— descrierea și explicarea diferențelor între cifrele planificate și cifrele reale neconfidențiale pentru anul (n – 1);

— descrierea și explicarea costurilor pe cinci ani, neconfidențiale, și a investițiilor în raport cu traficul preconizat;

— descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: metoda costurilor istorice sau metoda costurilor curente;

— explicarea costului capitalului.

2. FINANȚAREA SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Prestatorii de servicii de navigație aeriană furnizează următoarele informații pentru fiecare zonă tarifară terminală:

— descrierea modului (modurilor) în care se finanțează costurile serviciilor de navigație aeriană.

ANEXA IV

CALCULUL UNITĂȚILOR DE SERVICII DE RUTĂ

1. Unitatea de servicii de rută este egală cu produsul dintre factorul distanță și factorul greutate pentru aeronava respectivă.
2. Factorul distanță se obține împărțindu-se la o sută numărul ce reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă în zbor între punctul de intrare și punctul de ieșire din zona tarifară, în conformitate cu cel mai recent plan de zbor depus de societatea care exploatează aeronava respectivă, pentru managementul fluxurilor de trafic aerian.
3. Atunci când punctul de intrare și punctul de ieșire ale unui zbor situat într-o zonă tarifară sunt identice, factorul distanță este egal cu distanța ortodromică între aceste puncte și punctul cel mai îndepărtat al planului de zbor.
4. Distanța ce urmează să fie luată în considerare se reduce cu 20 de kilometri pentru fiecare decolare și pentru fiecare aterizare pe teritoriul unui stat membru.
5. Factorul greutate, exprimat printr-un număr cu două zecimale, este egal cu rădăcina pătrată a raportului obținut prin împărțirea la cincizeci a greutății maxime certificate la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum este menționată în certificatul de navigabilitate sau în oricare alt document oficial echivalent furnizat de transportatorul care exploatează aeronava. Atunci când această greutate nu este cunoscută, se utilizează greutatea celei mai grele aeronave de același tip cunoscută ca existentă. Atunci când există mai multe greutăți maxime la decolare certificate, se utilizează cea mai ridicată greutate maximă la decolare. Atunci când un transportator care exploatează aeronave dispune de două sau mai multe aeronave care sunt versiuni diferite ale aceluiași tip, pentru fiecare aeronavă de tipul respectiv se utilizează media greutăților maxime la decolare ale tuturor aeronavelor de acel tip. Calcularea factorului greutate pe tip de aeronavă și pe transportator se efectuează cel puțin o dată pe an.

ANEXA V

CALCULUL UNITĂȚILOR DE SERVICII TERMINALE

1. Unitatea de servicii terminale este egală cu factorul greutate pentru aeronava respectivă.

2. Factorul greutate, exprimat ca număr cu două zecimale, este egal cu raportul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului ce exprimă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată în anexa IV punctul 5, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7. Cu toate acestea, pe parcursul unei perioade de tranziție de cinci ani după calculul primului tarif unitar pentru servicii terminale în temeiul prezentului regulament, acest exponent este cuprins între 0,5 și 0,9.

ANEXA VI

MECANISMUL DE TARIFARE

1. TABEL DE RAPORTARE

Statele membre completează următorul tabel de raportare pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor. De asemenea, statele membre pun la dispoziție un tabel 1 consolidat pentru fiecare zonă tarifară aflată în responsabilitatea lor. Atunci când o zonă tarifară se extinde în spațiul aerian al mai multor state membre, acestea completează tabelul în comun, în conformitate cu dispozițiile articolului 4 alineatul (4).

Cifrele sunt cifre reale pentru anii (n – 3) până la (n – 1) și cifre preconizate începând cu anul (n). Costurile totale se stabilesc ca suma tuturor costurilor totale prezentate în tabelul 1 care sunt alocate acestei zone tarifare.

Tabelul 2

Calculul tarifului unitar

Organizația:

Zona tarifară:

Anul n:

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Tarif unitar (în euro)									
Costuri totale [1]									
Costurile zborurilor scutite									
Sume reportate pentru anul (n)									
Venit din alte surse									
Costuri suportate de utilizatori									
Total unități de servicii									
Unități de servicii pentru care se percep tarife									
Tarif unitar [2]									

[1] Suma tuturor costurilor totale prezentate în tabelul 1 care sunt alocate acestei zone tarifare (atunci când anumite servicii de navigație aeriană sunt externalizate, costul care urmează să fie luat în considerare este reprezentat de cheltuielile anuale).

[2] Tarif unitar = costurile suportate de utilizatori/unități de servicii pentru care se percep tarife.

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Tarif unitar (în moneda națională)									
Rata de schimb (1 EUR =)									
Tarif unitar									

	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Soldul de reportat (în moneda națională)									
Tarife facturate utilizatorilor									
Costuri totale reale									
Venit din alte surse									
Costuri reale ale zborurilor scutite									
Sume reportate pentru anul (n)									
Soldul anului (n)									

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

De asemenea, statele membre respective colectează și furnizează cel puțin următoarele informații:

— descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare pentru servicii terminale și subvențiile încrucișate potențiale între aeroporturi;

— descrierea și explicarea calculului unităților de servicii plătibile preconizate;

— descrierea și explicarea metodologiei utilizate cu privire la recuperarea soldului rezultat dintr-un excedent sau dintr-un deficit de recuperare din anii anteriori;

— descrierea politicii de acordare a scutirilor și o descriere a mijloacelor financiare destinate acoperirii costurilor legate de aceste scutiri;

— descrierea veniturilor provenind din alte surse, atunci când există;

— descrierea și explicarea stimulentelor aplicate prestatorilor de servicii de navigație aeriană și, în special, modalitățile care trebuie aplicate pentru stabilirea condițiilor de reglementare la nivelul tarifelor unitare. Descrierea și explicarea obiectivelor în privința performanțelor și a modalităților de luare în considerare a acestora la stabilirea tarifelor unitare maxime;

— descrierea planurilor prestatorilor de servicii de navigație aeriană pentru satisfacerea cererii preconizate și realizarea obiectivelor de performanță;

— descrierea și explicarea măsurilor de stimulare aplicate utilizatorilor de servicii de navigație aeriană.