



Bruxelles, 27 maggio 2021
(OR. en)

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

9162/21
ADD 1

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 8030/21 + ADD1-2, ST 8419/21 + ADD1 + AD1CO1
n. doc. Comm.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Oggetto:	Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione) Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo – Orientamento generale

Si allega per le delegazioni il testo di compromesso proposto dalla presidenza per l'orientamento generale in merito alla proposta in oggetto.

Il presente progetto segue i principi che si applicano a una proposta di rifusione. Nello specifico, le modifiche rispetto alla proposta della Commissione sono indicate con "➡ Consiglio" nel riquadro che precede le modifiche. Le soppressioni sono contrassegnate da "➡ [...] ⬅" e le aggiunte sono sottolineate.

↓ 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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ ~~GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.~~ GU C [...] del [...], pag. [...].

² ~~GU C 278 del 14.11.2002, pag. 13.~~ GU C [...] del [...], pag. [...].

↓ nuovo

(1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio² e il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio³ hanno subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla loro rifusione.

↓ 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 ciclo 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.~~

¹ 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).

² 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).

³ 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).

↓ 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 Consiglio¹, ~~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 Consiglio², ha ulteriormente rafforzato l'iniziativa del cielo unico europeo introducendo i concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni della rete ATM europea. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio³, poiché le norme necessarie per l'interoperabilità dei sistemi, dei costituenti e delle procedure ATM sono state incluse in tale regolamento. ⇐

¹ 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).

² 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).

³ 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).

↓ nuovo

↻ Consiglio

- (3) Al fine di tener conto delle modifiche introdotte con il regolamento (UE) 2018/1139, è necessario allineare il contenuto del presente regolamento a quello del regolamento (UE) 2018/1139 ↻ e, parallelamente, modificare quest'ultimo ↻.
-

↓ 550/2004 considerando 3 (adattato)

~~Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, («regolamento quadro»)¹ 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»)² stabilisce il quadro per la creazione del cielo unico europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 5 (adattato)

↻ Consiglio

- (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.

- ↻ (4 bis) Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare i diritti e le responsabilità degli Stati membri previsti dalla convenzione di Chicago. ↻

1 ~~Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.~~

2 ~~Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.~~

↓ 1070/2009 considerando 1 (adattato)
⇒ Consiglio

- (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 ⇒ [...] ☒ ⇒ l'uso dello spazio aereo e la capacità, contribuendo alla sostenibilità dell'aviazione ☒ e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.

↓ 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 europeo¹ dovrebbero essere analizzati e tenuti in considerazione. ☒

↓ nuovo
⇒ Consiglio

- (7) I miglioramenti delle prestazioni ambientali dell'ATM contribuiscono inoltre ⇒ [...] ☒ al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi ⇒ [...] ☒ ⇒, della comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo ☒ ⇒ [...] ☒, ⇒ delle conclusioni del Consiglio sulla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente e dell'agenda digitale europea, ☒ in particolare attraverso la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione.

¹ C(2017) 7518 final.

☞ (7 bis) Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti, che deve poter essere utilizzata in modo flessibile da tutti loro, garantendo equità e trasparenza e tenendo conto nel contempo delle esigenze degli Stati membri in materia di sicurezza e difesa e degli impegni da loro assunti in seno alle organizzazioni internazionali. ☹

↓ 549/2004 considerando 6 (adattato)

☞ Consiglio

(8) ☞ (8) ☹ ☒ Nel 2004 ☒ gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo ☞¹ ☹ ☞, che hanno successivamente ribadito. ☹². 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.

↓ 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.~~

¹ ☞ Cfr. GU L 96 del 31.3.2004, pag. 9. ☹

² ~~Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.~~

↓ 549/2004 considerando 5 (adattato)
☞ Consiglio

(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 ☒.

☞ (9 bis) Gli Stati membri, se del caso insieme a paesi terzi, possono istituire blocchi funzionali di spazio aereo al fine di sviluppare una migliore cooperazione e un miglior coordinamento, con l'obiettivo di sostenere le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo e di ridurre l'impatto ambientale. ☞

↓ 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 Gibilterra. 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»)¹. 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.~~

¹ ~~Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.~~

↓ 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.~~

↓ 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

⇒ Consiglio

- (10) ⇒ Gli Stati membri dovrebbero designare un'autorità nazionale di vigilanza che assuma le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento. ◐ 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. ⇒ [...] ◐ ⇒ ⇒ In particolare, il finanziamento di dette autorità dovrebbe garantirne l'indipendenza e consentire loro di operare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbe agire in modo indipendente, in particolare evitando conflitti di interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti. Ciò non dovrebbe impedire a un'autorità nazionale di vigilanza di ◐ far parte di un'autorità di regolamentazione responsabile di vari settori regolamentati, se tale autorità di regolamentazione soddisfa i requisiti di indipendenza, o di essere accorpata, per quanto concerne la sua organizzazione, ⇒ in particolare ◐ all'autorità nazionale ⇒ [...] ◐ ⇒ competente designata a norma del regolamento (UE) 2018/1139 o all'autorità nazionale ◐ ⇒ garante della concorrenza ◐. ⇐ ~~esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.~~

↓ nuovo

⇒ Consiglio

- (11) ⇒ [...] ◐

↓ 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 ~~maggior~~ 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 europeo¹.~~

↓ nuovo

↻ Consiglio

(13) ↻ [...] ↻

(14) ↻ [...] ↻ ↻ Un fornitore di servizi di navigazione aerea dovrebbe poter offrire servizi nell'Unione a condizioni non discriminatorie laddove sia in possesso di un certificato o di una dichiarazione ai sensi dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139.

¹ ~~GUL 225 del 12.8.1998, pag. 27.~~

(14 bis) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c, del regolamento (UE) 2018/1139, detto regolamento, compresi gli obblighi di certificazione di cui all'articolo 41, non si applica agli ATM/ANS forniti o messi a disposizione dai militari. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero altresì essere autorizzati a consentire la fornitura di tali servizi di navigazione aerea nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità senza certificato e/o applicazione, in tutto o in parte, del presente regolamento. In questi casi lo Stato membro interessato può in particolare designare i fornitori di servizi militari interessati che forniranno servizi di traffico aereo o servizi meteorologici (MET) conformemente al presente regolamento.

(14 ter) Il presente regolamento non richiede la certificazione dei segnali forniti dai sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS).☹

(15) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo per quanto concerne la fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.

(16) I servizi di traffico aereo ☺ dovrebbero essere ☹ forniti su base esclusiva. ☺ I fornitori di tali servizi ☹ dovrebbero essere soggetti a designazione e a requisiti ☺ [...] ☹ di interesse pubblico ☺ per quanto riguarda in particolare la sicurezza e la difesa nazionali nonché l'ubicazione della loro sede principale di attività e la loro proprietà. A tale proposito si dovrebbe tenere conto del fatto che la fornitura di servizi di traffico aereo quale prevista dal presente regolamento è connessa all'esercizio dei poteri di un'autorità pubblica, che non hanno carattere economico e non sono pertanto soggetti all'applicazione delle regole di concorrenza stabilite nel trattato.

(16 bis) Gli Stati membri dovrebbero garantire che la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo non sia vietata dalla normativa nazionale a causa, in particolare, del fatto che la sede principale di attività del fornitore di servizi interessato sia ubicata in un altro Stato membro o sia di proprietà di cittadini di quest'ultimo, nel caso in cui l'applicazione di tale normativa nazionale comporti una restrizione ingiustificata della libertà di fornire servizi o della libertà di stabilimento, che è opportuno valutare caso per caso alla luce di tutte le circostanze rilevanti.

(16 ter) Sulla base della propria analisi delle considerazioni inerenti alla sicurezza, gli Stati membri dovrebbero poter designare su base esclusiva uno o più fornitori di MET per la totalità o per parte dello spazio aereo di loro responsabilità, senza dover pubblicare un bando di gara.

(16 quater) La cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea è uno strumento importante ai fini del miglioramento delle prestazioni complessive del sistema ATM europeo ed è opportuno incoraggiarla. ☹

(17) ☺ [...] ☹ ☺ Sulla base della propria analisi delle considerazioni inerenti alla sicurezza, gli Stati membri possono consentire ai fornitori di servizi di traffico aereo o ai gestori aeroportuali o a un gruppo di gestori aeroportuali ☹ di acquistare servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), servizi di informazioni aeronautiche (AIS), servizi di dati sul traffico aereo (ADS), ☺ [...] ☹ MET ☺ [...] ☹ ☺, a meno che lo Stato membro interessato abbia designato un unico fornitore di MET, ☹ o servizi di traffico aereo presso i terminali ☺ per il controllo dell'aerodromo e il controllo di avvicinamento ☹ ☺ [...] ☹ . ☺ [...] ☹ ☺ La ☹ possibilità di avvalersi delle procedure di appalto ☺ [...] ☹ ☺ può permettere ☹ una maggiore flessibilità e ☺ [...] ☹ ☺ promuovere ☹ l'innovazione nei servizi, senza pregiudicare ☺ la sicurezza e ☹ le esigenze specifiche ☺, incluse quelle ☹ delle forze armate ☺, ☹ in materia di riservatezza, interoperabilità, resilienza del sistema, accesso ai dati e sicurezza dell'ATM.

(18) Qualora siano acquistati, ☺ i MET o ☹ i servizi di traffico aereo ☺ per il controllo dell'aerodromo e il controllo di avvicinamento ☹ ☺ [...] ☹ non dovrebbero essere soggetti al sistema di ☺ [...] ☹ ☺ prestazioni ☹ di cui al presente regolamento ☺ [...] ☹ .

(19) ☺ [...] ☹

(20) Ove applicabile, l'appalto dei servizi di navigazione aerea dovrebbe essere effettuato in conformità alla direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e alla direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio² ☺ [...] ☹ ☺, salvo altrimenti disposto a norma del presente regolamento, ai principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza nonché alle disposizioni applicabili del trattato, in particolare le norme del trattato in materia di libera prestazione di ☹ servizi ☺ e libertà di stabilimento ☹ ☺ [...] ☹ .

¹ 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).

² Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

(21) Ai fini della gestione del traffico degli aeromobili senza equipaggio è necessaria la disponibilità di servizi comuni di informazione ➔ CIS ☹ . Per contenere i costi di tale gestione del traffico, è opportuno che i prezzi dei ➔ [...] ☹ ➔ CIS forniti su base esclusiva ☹ siano basati sul costo e su un margine di profitto ragionevole e siano soggetti all'approvazione delle autorità nazionali di vigilanza. Per rendere possibile la fornitura del servizio, è opportuno che ➔ [...] ☹ ➔ ai fornitori di CIS sia garantito l'accesso ai pertinenti ☹ dati ➔ operativi ☹ ➔ [...] ☹ ➔ a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie ☹ .

➔ (21 bis) La disponibilità di dati operativi pertinenti relativi al traffico aereo generale è fondamentale per consentire la fornitura flessibile di servizi di dati sul traffico aereo, su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tali dati dovrebbero pertanto essere messi a disposizione delle pertinenti parti interessate a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie. L'accuratezza delle informazioni, anche sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, e la loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari hanno un impatto diretto sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni, compresa l'efficienza ambientale dei voli. L'accesso tempestivo a informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è essenziale per tutti i soggetti che intendono avvalersi delle strutture dello spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o della modifica dei loro piani di volo. ☹

(22) I sistemi di prestazioni e di tariffazione ➔ [...] ☹ ➔ dovrebbero garantire il funzionamento efficiente, sostenibile e continuo del sistema ATM europeo e sono altresì ☹ intesi a rendere più efficienti sotto il profilo dei costi i servizi di navigazione aerea forniti a condizioni diverse da quelle di mercato e a promuovere una migliore qualità del servizio ➔ [...] ☹ ➔ . A ☹ tal fine ➔ dovrebbero ☹ prevedere incentivi pertinenti e adeguati. In considerazione di tale obiettivo, ➔ [...] ☹ ➔ il sistema ☹ di prestazioni ➔ [...] ☹ non dovrebbe ➔ [...] ☹ contemplare ➔ [...] ☹ servizi ➔ [...] ☹ ➔ acquistati in conformità del presente regolamento. Il sistema di prestazioni dovrebbe contemplare tutti i servizi di navigazione aerea che un fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce o che acquista da altri fornitori di servizi, anche nel caso in cui detto fornitore di servizi fornisca servizi di navigazione aerea e servizi di traffico aereo ☹ .

(22 bis) Può essere designato un organo di valutazione delle prestazioni (PRB) che fornisca consulenza e assistenza alla Commissione e alle autorità nazionali di vigilanza nell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.

(23) ➔ [...] ☹

(24) ➔ [...] ☐

(25) Dati gli elementi transfrontalieri e di rete inerenti alla fornitura di servizi di navigazione aerea ➔ [...] ☐, le prestazioni ➔ di rotta ☐ ➔ [...] ☐ ➔ dovrebbero ☐ essere valutate ➔ [...] ☐ rispetto a obiettivi prestazionali a livello dell'Unione ➔ [...] ☐.

➔ (25 bis) ☐ Data la loro conoscenza delle circostanze locali, ➔ [...] ☐ ➔ gli Stati membri e le rispettive autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere incaricati della preparazione e adozione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali. Detti piani dovrebbero basarsi in particolare sui contributi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati per quanto riguarda tutti i servizi di navigazione aerea da essi forniti o acquistati. La Commissione dovrebbe essere incaricata della valutazione di detti piani. Le ☐ autorità nazionali di vigilanza dovrebbero ➔ inoltre ☐ essere incaricate del ➔ monitoraggio delle prestazioni dei fornitori di servizi di traffico aereo, come anche dell'imposizione di misure correttive, se del caso ☐ ➔ [...] ☐.

(26) I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni ➔ [...] ☐ ➔ dovrebbero contenere gli obiettivi prestazionali ☐ di rotta ➔ [...] ☐ coerenti con ➔ [...] ☐ ➔ gli ☐ obiettivi prestazionali a livello dell'Unione ➔ oltre che gli obiettivi prestazionali dei terminal nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi, tenere conto nel contempo delle circostanze locali e delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali e la sicurezza, ☐ e ➔ d essere ☐ conformi a determinati criteri di qualità, in maniera tale da garantire nella misura più ampia possibile l'effettivo conseguimento degli obiettivi definiti. ➔ [...] ☐

(27) Le prestazioni ➔ [...] ☐ ➔ della ☐ rete dovrebbero essere soggette a criteri specifici ➔ [...] ☐, data la natura peculiare ➔ [...] ☐ ➔ delle funzioni di rete ☐. ➔ La ☐ rete dovrebbe ➔ [...] ☐ essere ➔ [...] ☐ ➔ soggetta ☐ a obiettivi prestazionali nei settori di prestazione essenziali dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.

- (28) Il sistema di tariffazione dovrebbe essere basato sul principio secondo cui gli utenti dello spazio aereo dovrebbero pagare per il costo sostenuto per la fornitura dei servizi [...] forniti a loro o a loro beneficio non coperti in altro modo [...] . I costi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea sostenuti dalle autorità nazionali degli Stati membri, ivi comprese le autorità nazionali competenti e le autorità nazionali di vigilanza come anche Eurocontrol e il gestore della rete [...] possono essere inclusi nei costi determinati ammissibili a carico degli utenti dello spazio aereo. Le tariffe dovrebbero promuovere la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi nonché gli obiettivi prestazionali, e dovrebbero sostenere la riduzione dell'impatto ambientale dell'aviazione.
- (29) [...] Agli Stati membri dovrebbe essere consentito definire la modulazione delle tariffe al fine di migliorare le prestazioni ambientali e la qualità del servizio, in particolare mediante un maggiore uso di combustibili alternativi sostenibili, una maggiore capacità e una riduzione dei ritardi, mantenendo al contempo un livello ottimale di sicurezza. [...] La Commissione dovrebbe effettuare uno studio di fattibilità sull'impatto della modulazione delle tariffe sul traffico aereo e sulle parti interessate, oltre che sul contributo apportato da tale modulazione al conseguimento degli obiettivi del cielo unico europeo.
- (30) [...]
- (30 bis) Dovrebbero essere istituiti meccanismi quali la proroga, la sospensione di un periodo di riferimento in corso o l'adattamento degli obiettivi prestazionali nel corso di un periodo di riferimento al fine di far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, laddove si possa osservare una significativa deviazione rispetto alle previsioni di traffico.
- (30 ter) Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE, la Commissione dovrebbe riesaminare la conformità degli Stati membri ai requisiti stabiliti nel quadro dei sistemi di prestazioni e di tariffazione e, se del caso, può emettere un parere sulla conformità o meno a detti requisiti.
- (31) È opportuno prevedere disposizioni in materia di trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea quale mezzo per prevenire le sovvenzioni incrociate e le distorsioni che ne conseguirebbero.

(32) Le funzioni [...] di rete [...] dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Dovrebbero [...] agevolare l'uso sostenibile, efficiente ed ottimale da un punto di vista ambientale dello spazio aereo e delle risorse limitate, riflettere le esigenze operative per quanto riguarda la realizzazione dell'infrastruttura della rete ATM europea e fornire sostegno in caso di crisi della rete.

➔ (32 bis) Alcune delle funzioni di rete, quali la gestione del flusso di traffico aereo, devono essere coordinate a livello centrale da un unico organismo a sostegno delle azioni adottate dagli Stati membri e dai pertinenti soggetti operativi. È ➔ pertanto ➔ opportuno che alcuni dei compiti che contribuiscono all'esecuzione di tali funzioni siano svolti da un gestore della rete, il cui operato dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti operativi interessati. ➔ I compiti specifici del gestore della rete dovrebbero essere definiti nel presente regolamento. Il gestore della rete dovrebbe essere nominato dalla Commissione. La Commissione dovrebbe designare Eurocontrol, considerate le ampie competenze di detta organizzazione nel settore dell'aviazione, oppure un altro organismo imparziale e competente affinché svolga detti compiti.

(33) ➡ [...] Ⓞ ➡ I soggetti operativi, responsabili dell'attuazione delle funzioni di rete a livello locale e operativo, e gli Stati membri dovrebbero essere pienamente coinvolti nell'attuazione di dette funzioni e nel processo decisionale. Di conseguenza il gestore della rete dovrebbe adottare misure tramite un processo decisionale cooperativo basato in particolare sulla consultazione dei soggetti operativi e degli Stati membri e su dettagliati accordi di lavoro e procedure operative. Nell'ambito di detto processo decisionale cooperativo l'interesse della rete dovrebbe prevalere nella misura del possibile, fatte salve le esigenze in materia di sicurezza e difesa, ed essere tale da consentire, ove possibile, di risolvere i problemi e trovare un consenso. Inoltre, per garantire l'opportuna governance in relazione all'esecuzione delle funzioni di rete, è opportuno istituire un consiglio di gestione della rete che garantisca l'adeguata rappresentazione degli interessi di tutti gli attori coinvolti nell'attuazione di dette funzioni. Fatta salva la consultazione del consiglio di gestione della rete in merito a decisioni normative o strategiche quali l'approvazione del piano strategico della rete, le misure adottate tramite il processo decisionale cooperativo e dal consiglio di gestione della rete dovrebbero avere carattere operativo o tecnico e garantire il funzionamento quotidiano della rete in conformità degli obiettivi del presente regolamento. È opportuno definire chiaramente i poteri decisionali del gestore della rete e del consiglio di gestione della rete come anche l'ambito di applicazione del processo decisionale cooperativo. Gli atti adottati nel quadro delle funzioni di rete dovrebbero, se del caso, essere soggetti a controllo giurisdizionale in conformità delle condizioni stabilite nel trattato. Ⓞ

(34) ➡ [...] Ⓞ

↓ 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 ciclo 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

↻ Consiglio

(35) ↻ [...] ↻

↓ 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

⇒ Consiglio

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

↓ 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 cielo 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 cielo unico europeo, come pure nel comitato per il cielo 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 Commissione¹.~~

¹ ~~GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

↓ 549/2004 considerando 26 (adattato)

~~L'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno tipo dei comitati¹, 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.~~

¹ ~~GU C 38 del 6.2.2001, pag. 3.~~

↓ 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.~~

↓ 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 cielo 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 un livello di formazione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.~~

↓ nuovo

↻ Consiglio

(41) ↻ [...] ↻

(42) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda ↻ [...] ↻ ↻ la designazione del PRB, ↻ l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, ↻ [...] ↻ ↻ anche ↻ in relazione alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, ↻ [...] ↻ i criteri e le procedure per la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali dei fornitori di servizi di traffico aereo e del gestore della rete, ↻ la valutazione e l'approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni, ↻ il monitoraggio delle prestazioni, le norme per la fornitura di informazioni su costi e tariffe, il contenuto e la fissazione della base di calcolo delle tariffe e la fissazione di tassi unitari per i servizi di navigazione aerea, i meccanismi di incentivazione e i meccanismi di condivisione dei rischi, ↻ le norme sull'esecuzione delle funzioni di rete, ↻ la nomina del gestore della rete e i relativi termini e condizioni, ↻ come anche ↻ i compiti del gestore della rete ↻, le norme sul consiglio di gestione della rete, sul processo decisionale cooperativo ↻ e i meccanismi di governance ↻ della rete ↻ ↻ [...] ↻, i requisiti relativi alla disponibilità dei dati operativi, ↻ [...] ↻ l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, l'istituzione di progetti comuni e i meccanismi di governance a essi applicabili. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. ↻ Nel caso in cui il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non dovrebbe adottare il progetto di atto di esecuzione. ↻

¹ 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).

↓ 1070/2009 considerando 11 (adattato)
⇒ Consiglio

- (43) È opportuno che le organizzazioni [...] sociali e le organizzazioni del personale professionali siano [...] rispettivamente consultate su qualsiasi provvedimento proposto che abbia importanti ripercussioni sociali , tecnologiche, relative alla dimensione umana o alle prestazioni . A livello ~~comunitario~~ dell'Unione , è inoltre opportuno consultare il comitato ~~del~~ di dialogo sociale settoriale , istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione¹ , e il gruppo di esperti sulla dimensione umana .

↓ 549/2004 considerando 20 (adattato)
⇒ Consiglio

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

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

↓ nuovo
⇒ Consiglio

(45) [...]

¹ ~~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).~~

- (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 ☒.

↓ 549/2004 (adattato)

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

↓ 1070/2009 Art. 1.1 (adattato)

⇒ nuovo

↻ Consiglio

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 ☐ [...] ☐ il 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)
☞ Consiglio

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. ☞ È assicurato il coordinamento con le autorità militari al fine di individuare e affrontare i potenziali effetti dell'applicazione del presente regolamento sulle attività militari. ☞

↓ 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.

~~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.~~

~~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 ciclo 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 ciclo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»)¹.~~

~~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.~~

¹ ~~Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.~~

↓ 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 Gibrilterra 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.~~

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 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

↻ Consiglio

~~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;

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

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), ~~compresi i servizi che migliorano i segnali emessi dai satelliti appartenenti alle costellazioni base del GNSS ai fini della navigazione aerea,~~ i servizi meteorologici per la navigazione aerea (MET), ~~per la navigazione aerea~~ e servizi di informazione aeronautica (AIS) e i servizi di dati sul traffico aereo (ADS);

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

a) prevenire collisioni:

i) tra aeromobili;

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

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

↓ nuovo

↻ Consiglio

6) «servizi di dati sul traffico aereo»: servizi che consistono nella raccolta, aggregazione e integrazione di dati operativi provenienti dai fornitori di servizi di sorveglianza, dai fornitori di MET, AIS e funzioni di rete e da altri soggetti pertinenti ↻ [...] ↻ che generano dati operativi, nonché nella ↻ fornitura di dati elaborati a fini di controllo del traffico aereo e di gestione del traffico aereo;

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

↻ Consiglio

89) «gestione del flusso di traffico aereo ☒ (ATFM) ☒ »: una funzione ⇒ ↻ [...] ↻ ⇐ istituita con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo ⇒ lungo l'intera traiettoria di volo ⇐ garantendo ~~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

↻ Consiglio

910) «gestione del traffico aereo (ATM)»: il complesso delle funzioni ⇒ ↻ [...] ↻ ↻ e ↻ dei servizi ⇐ aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo ↻ , compresa la progettazione di procedure di volo ↻) richieste per garantire il movimento sicuro ed ~~efficace~~ ☒ efficiente ☒ degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;

↓ 549/2004 (adattato)

↻ Consiglio

~~1044~~) «servizi di traffico aereo»: i vari servizi di informazione 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, ☑ che consiste di una o più strutture dello spazio aereo, ☑ all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;

~~127~~) «gestione dello spazio aereo»: una funzione di pianificazione ☑ e monitoraggio ☑ con l'obiettivo primario di ☑ [...] ☑ ☑ ottimizzare ☑ l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;

↓ nuovo

↻ Consiglio

13) «struttura dello spazio aereo»: un volume specifico di spazio aereo definito al fine di garantire l'esercizio sicuro e ottimale ☑ [...] ☑ ☑ della gestione del traffico aereo ☑ ;

↓ 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

~~1612~~) «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

⇒ Consiglio

18) «valore di riferimento»: un valore stabilito ⇒ [...] ⇐ al fine di definire obiettivi prestazionali e ⇒ [...] ⇐ ⇒ stimato utilizzando i ⇐ costi ⇒ effettivi ⇐ ⇒ [...] ⇐ o ⇒ i ⇐ costi unitari ⇒ [...] ⇐ ⇒ effettivi ⇐ nell'anno precedente l'inizio del pertinente periodo di riferimento;

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

20) «valore di ripartizione»: il valore ottenuto, per un dato fornitore di servizi di traffico aereo, scorporando un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione in base al livello di ⇒ [...] ⇐ ⇒ uno o più fornitori ⇐ ⇒ [...] ⇐ di servizi di traffico aereo; tale valore funge da riferimento per valutare la coerenza dell'obiettivo prestazionale definito nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione;

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Art. 1.2(d)
↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↻ 21) «certificato»: un certificato quale definito all'articolo 3, paragrafo 12, del regolamento (UE) 2018/1139; ↻

↓ nuovo
↻ Consiglio

22) «servizio comune di informazione (CIS)»: un servizio che consiste nella ↻ [...] ↻
↻ diffusione ↻ di dati statici e dinamici ↻ [...] ↻ per consentire la fornitura di servizi
↻ U-space ↻ per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio;

↓ 549/2004 (adattato)

~~2346~~ «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;~~

~~2449~~ «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
↻ Consiglio

25) «area di controllo»: uno spazio aereo controllato che si estende verso l'alto da un limite specificato sopra la superficie terrestre;

26) «processo decisionale cooperativo»: processo nel quale le decisioni vengono assunte sulla base dell'interazione e della consultazione con le pertinenti autorità degli [...] Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso , con l'obiettivo di raggiungere un consenso ;

1070/2009 Art. 1.2(j)

nuovo

~~274)~~ «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

Consiglio

28) «dichiarazione»: ai fini della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, una dichiarazione quale definita all'articolo 3, punto 10, del regolamento (UE) 2018/1139;

[...]

30) «zona tariffaria di rotta»: un volume di spazio aereo che si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea di rotta e per il quale sono fissati [...] una base di calcolo unica e un tasso unitario unico ;

↓ 549/2004 (adattato)

↻ Consiglio

~~3120)~~ «Eurocontrol»: l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea~~2~~ del 13 dicembre 1960~~3~~;

~~3247)~~ «rete europea di gestione del traffico aereo» ~~☒~~ (EATMN) ~~☒~~ : la serie di sistemi ~~↻ [...]~~ ~~↻~~ di cui a ~~↻~~ l'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»)²~~, 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)

↻ Consiglio

~~3313 bis)~~ «piano generale ATM ~~☒~~ europeo ~~☒~~ »: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio³, ~~↻ [...]~~ ~~↻~~ ~~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)⁴~~ ~~☒~~ e successive modifiche ~~☒~~ ;

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

2 ~~Cfr. pagina 33 della presente Gazzetta ufficiale.~~




3 ~~GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.~~

4 ~~↻ [...]~~ ~~↻~~

↓ 1070/2009 Art. 1.2(f)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio





3422) «uso flessibile dello spazio aereo»: un concetto di gestione dello spazio aereo  ,
quale descritto dall'ICAO,  ⇒ basato sul principio fondamentale secondo cui lo spazio
aereo non dovrebbe essere concepito come uno spazio aereo puramente civile o militare, ma
dovrebbe piuttosto essere considerato un continuum in cui devono essere soddisfatte, per
quanto possibile, le esigenze di tutti gli utenti  ← 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)

⇒ Consiglio

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

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

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

↓ 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;~~

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

↻ Consiglio

~~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 di Chicago di Chicago 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 [...] per la navigazione aerea (MET)»: le apparecchiature e i impianti e i servizi che forniscono 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
⇒ Consiglio

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 [...];

↓ 549/2004 (adattato)
⇒ Consiglio

~~4139~~ «servizi di navigazione»: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione misurazione del tempo;

↓ nuovo
⇒ Consiglio

42) «crisi della rete»: uno stato di incapacità a fornire il livello richiesto di gestione del traffico aereo e/o servizi di navigazione aerea, che comporta una perdita importante di capacità della rete, o un grave squilibrio tra la capacità della rete e la domanda, o una grave lacuna nel flusso di informazioni o nella loro integrità in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita [...] o imprevista;

43) «gestore della rete»: il soggetto cui sono stati affidati i compiti necessari per contribuire all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 26, conformemente all'articolo 27;

⇒ 43 bis) «piano operativo della rete»: un piano, elaborato mediante un processo decisionale cooperativo, volto ad attuare a livello operativo gli obiettivi delle funzioni di rete e a contribuire agli obiettivi di prestazione;

43 ter) «piano strategico della rete»: un piano elaborato mediante un processo decisionale cooperativo che orienta lo sviluppo a lungo termine della rete;

43 quater) «traffico aereo operativo»: i voli che non rispettano le disposizioni previste per il traffico aereo generale e per i quali le autorità nazionali competenti hanno specificato norme e procedure; ☹

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

~~44~~ 44) «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~~;

⇒ 44 bis) «soggetti operativi interessati»: gli utenti civili e militari dello spazio aereo, i fornitori di servizi di navigazione aerea civili e militari e i gestori aeroportuali; ☹

~~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

⇒ Consiglio

45) «piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano ⇒ [...] ☹ 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

➡ Consiglio

➡ [...] ➡

56) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti, situato nel territorio di uno ➡ o più Stati membri ➡, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea presso i terminali e per il quale ➡ [...] ➡ ➡ sono fissati ➡ una base di calcolo unica ➡ e un tasso unitario unico ➡;

↓ 549/2004

↻ Consiglio

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

↻ Articolo 2 bis

Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri possono istituire un blocco funzionale di spazio aereo per sviluppare una migliore cooperazione e un migliore coordinamento al fine di incrementare le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo. Fatte salve le disposizioni enunciate dall'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 5 bis del presente regolamento, gli Stati membri possono adempiere congiuntamente a tutti o a parte dei propri obblighi previsti a norma degli articoli 3, 4, 5, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 10, 13, 13 bis, 13 ter e 17 del presente regolamento e alle norme di attuazione in base a esso adottate a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

2. Laddove pertinente la cooperazione potrà prevedere la partecipazione di paesi terzi ai blocchi funzionali di spazio aereo.

4. I blocchi funzionali di spazio aereo sono istituiti mediante un accordo internazionale concluso tra gli Stati membri interessati e, se del caso, i paesi terzi interessati che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo. L'accordo è notificato alla Commissione unitamente all'elenco degli obblighi che gli Stati membri intendono attuare congiuntamente. Ⓢ

↓ 549/2004

Articolo 3

Settori di intervento della Comunità

~~1. Il presente regolamento stabilisce un quadro regolamentare armonizzato per l'istituzione del cielo 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 cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ¹;~~

~~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 cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») ²; 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») ³;~~

~~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~~

⊗ Designazione, istituzione e requisiti delle ~~⊗ a~~ autorità nazionali di vigilanza

¹ ~~Cfr. pagina 20 della presente Gazzetta ufficiale.~~

² ~~Cfr. pagina 10 della presente Gazzetta ufficiale.~~

³ ~~Cfr. pagina 26 della presente Gazzetta ufficiale.~~

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.~~

~~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

~~2. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. ⇒ e sono organizzate, dotate di personale, gestite e finanziate di conseguenza ⇐. 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

⇒ Consiglio

3. ⇒ [...] ⇐

Le autorità nazionali di vigilanza sono ⇒ [...] ⇐ indipendenti da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda l'organizzazione, ⇒ la gerarchia ⇐ ⇒ [...] ⇐ e il processo decisionale ⇒ e, in particolare, evitano conflitti di interessi con tali fornitori di servizi. Tale indipendenza non impedisce a tali autorità e a tali fornitori di servizi di far parte della stessa funzione, entità o amministrazione pubblica. ⇐

4. Gli Stati membri possono istituire autorità [...] competenti per diversi settori regolamentati o per diversi ambiti di regolamentazione nel settore dei trasporti, a condizione che tali autorità di regolamentazione integrate [...] soddisfino i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo. L'autorità nazionale di vigilanza può [...] essere accorpata, per quanto riguarda la sua struttura organizzativa, ad altre autorità pubbliche, segnatamente all'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio¹, [...] all'autorità nazionale competente oppure, se del caso, a un'autorità nazionale dei trasporti, a condizione che l'organismo comune così istituito soddisfi [...] i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

↓ 1070/2009 Art. 1.3 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

[...]

↓ nuovo

⇒ Consiglio

[...]

[...]

¹ 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).

↓ 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

⇒ [...] ⇄

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ Consiglio

Articolo ~~42~~

Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

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

⇒ Consiglio

a) ⇒ [...] ⇄ verificano il rispetto ⇄ [...] ⇄ e l'adempimento, da parte dei fornitori di servizi, dei requisiti di sicurezza e di difesa nazionali ⇄ [...] ⇄ di cui all'articolo ⇒ [...] ⇄ ⇒ 7, paragrafo 1 bis, lettera b), e all'articolo 8, paragrafo 4, lettera d) ⇄ [...] ⇄ ;

⇒ c) valutano e approvano la fissazione dei prezzi per la fornitura del CIS conformemente all'articolo 9; ☐

⇒ d) elaborano il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, ☐ ⇒ compresa la definizione di ☐ criteri di ripartizione dei costi e di fissazione degli obiettivi prestazionali, il monitoraggio delle prestazioni e i ☐ sistemi di tariffazione ☐, conformemente agli ☐ articoli da 10 a ☐ [...] ☐ ⇒ 13 ter, all'articolo 17, e agli articoli da ☐ 19 a 22 e agli atti di esecuzione menzionati agli articoli 18 e 23 ☐, nei limiti di quanto da essi stabilito; ☐ [...] ☐ ☐

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

⇒ [...] ☐

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

~~32. A tal fine~~ Ogni autorità nazionale di vigilanza ☐, in collaborazione con l'autorità nazionale competente qualora sia un organismo diverso, ☐ svolge le ☐ necessarie attività di monitoraggio, che includono, se del caso, ☐ opportune ispezioni ⇒ ☐ [...] ☐ ☐ e ☐ audit ☐ [...] ☐ ☐, ☐ ☐ e indagini ☐ per ⇒ individuare eventuali ☐ [...] ☐ ☐ non conformità ☐, da parte di soggetti sottoposti alla loro sorveglianza a norma del presente regolamento, dei requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti ☐ [...] ☐ di esecuzione in base a esso adottati ☐ 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. ☐ In caso di non conformità, le autorità nazionali di vigilanza decidono e applicano misure correttive. ☐

⇒ [...] ☐

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

↴ nuovo

➡ Consiglio

Articolo 5

Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza

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

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

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

~~3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nelle [...] Nel caso della fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di due o più Stati membri, in particolare con riguardo ai blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri interessati concludono, se del caso, accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo che essi o le loro autorità devono assicurare a norma del presente regolamento nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi.~~

↓ 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

⇒ Consiglio

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

↓ 1070/2009 Art. 2.1 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

~~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. ~~...~~

⇒ 5 bis. Gli accordi di cui al presente articolo sono notificati 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 ciclo unico europeo.~~

↓ 550/2004 (adattato)

CAPITOLO III

~~NORME SULLA FORNITURA DI SERVIZI~~

↓ 550/2004 (adattato)

↻ Consiglio

~~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 ~~67~~

~~⌚ [...] ⌚~~ ~~⊗~~ ~~⌚ [...] ⌚~~ ~~⊗~~ **⌚ Fornitura di servizi da parte ⌚ 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

⌚ Consiglio

~~⌚ [...] ⌚~~

~~⌚ [...] ⌚~~ **⌚ 2. Fatti salvi gli articoli 7 e 7 bis e l'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento, un soggetto che soddisfa** ~~⌚ [...] ⌚~~ **i requisiti** ~~⌚ [...] ⌚~~

~~⌚ [...] ⌚~~

☞ [...] ☞ ☞ stabiliti agli articoli 40 e ☞ 41 del regolamento (UE) 2018/1139 ☞ [...] ☞ ☞ e negli ☞ atti delegati ☞ [...] ☞ ☞ e di esecuzione in base a essi adottati è autorizzato a fornire servizi di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo all'interno dell'Unione, a condizioni non discriminatorie ☞ .

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

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

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 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

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 7

Designazione dei fornitori di servizi ~~di~~ di traffico ~~aereo~~ 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 le~~ con riguardo allo ~~spazio aereo~~ ~~poste~~ ~~sotto la~~ 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. ⇒ Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla designazione del fornitore o dei fornitori di servizi di traffico aereo, a condizione che tale fornitore o tali fornitori soddisfino i requisiti stabiliti nel presente articolo. ☺

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

: ↩

↓ nuovo

⇒ Consiglio

a) sono in possesso di un certificato ⇒ [...] ☺ ⇒ [...] ☺ ⇒ a norma de☺ll'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 ⇒ [...] ☺ ⇒ o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, a meno che non siano esentati dal requisito di certificazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139; ☺

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

⇒ c) hanno la loro sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro; e

d) gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri ne detengono oltre il 50 % e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente. ☹

☞ [...] ☹

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

↓ 1070/2009 Art. 2.4 (adattato)

⇒ nuovo

☞ Consiglio

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

☞ qualora l'applicazione di tali condizioni comporti una limitazione ingiustificata della libera prestazione di servizi o della libertà di stabilimento ☹ .

3. Gli Stati membri ~~definiscono~~ ⇒ specificano ⇐ i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati ⇒ ↻ [...] ⇐ ↻ conformemente al presente articolo ⇐ ⇐. ↻ [...] ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2.4

↻ Consiglio

~~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 ~~sottoposto alla~~ ☒ di ☒ loro responsabilità.

↻ Articolo 7 bis

Designazione di fornitori di MET

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

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

Articolo 7 ter

Relazioni tra i fornitori di servizi di navigazione aerea

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

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

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

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

↓ nuovo

☺ Consiglio

Articolo 8

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

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

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

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

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

☞ [...] ☞

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

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

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

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

☞ [...] ☹

Articolo 9

Fornitura di servizi comuni di informazione

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

2. Il ☞ [...] ☹ ☞ fornitore di CIS soddisfa i seguenti requisiti cumulativi:

a) soddisfa i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali;

b) ha la sua sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro;

c) gli Stati membri o i cittadini degli Stati membri ne detengono oltre il 50 % e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente. ☹

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

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

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

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

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

Articolo 9 bis

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

1. Per quanto riguarda il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono resi disponibili in tempo reale, su base non discriminatoria e fatti salvi gli interessi nazionali della politica di sicurezza, di ordine pubblico o di difesa, da ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea, utente dello spazio aereo, aeroporto e gestore della rete, anche su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tale disponibilità va a beneficio di fornitori di servizi di navigazione aerea certificati o dichiarati, soggetti militari responsabili di attività di sicurezza e difesa, fornitori di servizi di navigazione aerea militare, utenti dello spazio aereo e aeroporti, nonché del gestore della rete. I dati sono utilizzati esclusivamente a fini operativi.

3. L'accesso ai pertinenti dati operativi di cui al paragrafo 1 è concesso a titolo gratuito alle autorità responsabili della sicurezza, dell'ordine pubblico e della difesa, alle autorità nazionali di vigilanza, alle autorità nazionali competenti, al gestore della rete e all'Agenzia conformemente al regolamento (UE) 2018/1139.

4. La Commissione stabilisce, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, i dati operativi specifici contemplati dal presente articolo e definisce gli aspetti tecnici di tale fornitura di dati.

Articolo 9 ter

Organo di valutazione delle prestazioni

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

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

↓ 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

⇒ Consiglio

~~Articolo 10~~1~~~~

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 ⇒ [...] ⇐ ⇒ la gestione della ⇐ rete al fine di migliorare l'efficienza ⊗ le prestazioni ⊗ dei servizi di navigazione aerea e ⇒ [...] ⇐ ⇒ della gestione della ⇐ 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 ⇒ [...] ⇐ ⇒ tre ⇐ anni a un massimo di cinque anni. Il sistema di prestazioni comprende:

a) obiettivi prestazionali a livello ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☞ per i servizi di navigazione aerea di rotta ☹ 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 ⇐ ~~a garanzia della conformità con gli obiettivi prestazionali comunitari~~ ⇒ ☞ e, ove applicabile, sistemi di incentivi ☹ nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a), per ciascun periodo di riferimento ⇐; e

c) ~~risame 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 ☞ [...] ☹ ☞ di cui alla lettera a) e alla luce dei pertinenti indicatori di ☹ sicurezza ☞ [...] ☹ ☞ stabiliti in coordinamento con l'Agenzia ☹ ⇐ .

☞ [...] ☹

~~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 sistema di prestazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si basa sui seguenti elementi :

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati ~~attinenti~~
pertinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della 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, altre autorità competenti, l'Agenzia, il gestore della rete ed Eurocontrol;

↓ nuovo

Consiglio

b) indicatori chiave di prestazione per la definizione di obiettivi nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 2, lettera a) ;

c) indicatori per il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 2, lettera a), e pertinenti indicatori di sicurezza definiti in coordinamento con l'Agenzia ;

c bis) una metodologia per il calcolo dei valori di ripartizione;

d) i principi che regolano la creazione di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e per la gestione della rete, nonché il contenuto di tali piani ;

e) la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete;

f) il monitoraggio dei piani di miglioramento delle prestazioni, compresi adeguati meccanismi di allarme per la revisione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali e per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel corso di un periodo di riferimento;

g) l'analisi comparativa dei fornitori di servizi di navigazione aerea, se del caso ;

h) sistemi di incentivi, compresi ➤ sia incentivi positivi che ☒ disincentivi finanziari applicabili nel caso in cui un fornitore di servizi di traffico aereo ➤ superi o ☒ non rispetti i pertinenti obiettivi prestazionali vincolanti ➤ per i servizi di navigazione aerea ☒ durante il periodo di riferimento ➤ a meno che tale mancato raggiungimento o superamento degli obiettivi non sia dovuto a motivi che esulano dal controllo del fornitore di servizi di traffico aereo ☒ ➤ [...] ☒ ;

i) meccanismi di condivisione dei rischi in relazione al traffico e ai costi;

j) calendari per la definizione degli obiettivi, la valutazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali, il monitoraggio e l'analisi comparativa;

➤ [...] ☒

l) meccanismi per far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.

➤ 4. La definizione degli obiettivi prestazionali inclusi nei piani di miglioramento delle prestazioni, la preparazione e la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, compresa la ripartizione dei costi tra i servizi, nonché il monitoraggio e l'analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete tengono conto degli effetti delle circostanze locali e dei fattori che esulano dal controllo del fornitore di servizi di traffico aereo e del gestore della rete. ☒

Articolo 11

Definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

1. Conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3, e conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, la Commissione adotta gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), per ciascun periodo di riferimento e definisce la durata di tale periodo. Unitamente a tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione può definire valori di riferimento, soglie di allarme, valori di ripartizione e gruppi di riferimento complementari, al fine di consentire la valutazione e l'approvazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri di cui all'articolo 13, paragrafi 3 e 3 bis, e all'articolo 13 bis.

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

a) mirano a miglioramenti graduali per quanto riguarda le prestazioni ambientali, operative ed economiche dei servizi di navigazione aerea;

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

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

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

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

[...]

Articolo 13

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

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

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

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

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

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

3. ☞ [...] ☞

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

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ [...] ➤

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

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

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ Articolo 13 bis

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

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

➤ [...] ➤

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ nuovo

⇒ Consiglio

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

⇒ [...] ⇒

⇒ *Articolo 13 ter*

Monitoraggio delle prestazioni

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

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

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

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

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

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

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

⇒ [...]

⇒ [...]

⇒ [...]

⇒ [...]

⇒ [...]

Piano di miglioramento delle prestazioni della rete

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

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

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









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


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


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







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



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













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

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

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

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

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

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

☞ [...] ☹

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

Articolo 18

Attuazione del sistema di prestazioni

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

↓ 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.~~

Articolo ~~19~~¹⁵

Principi generali ☒ del sistema di tariffazione ☒

↓ nuovo

☞ Consiglio

1. Fatta salva la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di ☞ [...] ☞ ☞ navigazione aerea ☞ di cui al presente articolo mediante fondi pubblici, sono determinate, imposte e applicate tariffe agli utenti dello spazio aereo per i servizi di navigazione aerea ☞, conformemente all'articolo 15 della convenzione di Chicago e al presente articolo, nonché agli articoli da 20 a 22 e agli atti di esecuzione adottati in base all'articolo 23. Il sistema di tariffazione istituito a norma del presente articolo, nonché degli articoli da 20 a 22, è coerente con il sistema tariffario per le tariffe di rotta istituito da Eurocontrol, in particolare con i principi di Eurocontrol per la fissazione della base di calcolo per le tariffe di rotta e il calcolo dei tassi unitari ☞ .

2. Le tariffe si basano sui costi sostenuti dai fornitori di servizi di ☞ [...] ☞ ☞ navigazione aerea in relazione alla fornitura dei ☞ ☞ [...] ☞ servizi e ☞ delle ☞ ☞ [...] ☞ funzioni ☞ [...] ☞ ☞ messi a disposizione o resi ☞ a beneficio degli utenti dello spazio aereo nel corso di periodi di riferimento fissi quali definiti all'articolo 10, paragrafo 2. Tali costi possono comprendere una ragionevole remunerazione delle attività ☞ [...] ☞ .

3. Le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile di servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi ☞ [...] ☞ , riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.

☞ [...] ☞

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

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

Articolo 20

Basi di calcolo delle tariffe

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

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

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

[...]

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

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

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

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

4. I costi determinati non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri [...] a norma de [...] l'articolo 42 [...] ;

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

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

Articolo 21

[...] **Zona tariffaria e tassi unitari**

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

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

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

Articolo 22

Fissazione delle tariffe

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

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

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

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

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

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

Articolo 23

Attuazione del sistema di tariffazione

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

↓ 1070/2009 Art. 2.9

~~a) il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della 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.

~~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 ciclo 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

↻ Consiglio

Articolo 24

Esame della conformità ai sistemi di prestazioni e di tariffazione

1. La Commissione esamina periodicamente la conformità agli articoli da 10 a 17 e da 19 a 22 e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 18 e 23 da parte degli Stati membri, in particolare delle autorità nazionali di vigilanza. La Commissione agisce in consultazione con il PRB, qualora sia stato designato un PRB conformemente all'articolo 9 ter, e con le autorità nazionali di vigilanza.

2. Qualora sia in possesso di elementi indicanti una non conformità alle disposizioni di cui al paragrafo 1, la Commissione può avviare un'indagine. Essa conclude l'indagine entro quattro mesi, dopo aver sentito lo Stato membro e l'autorità nazionale di vigilanza interessata.

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

↓ 550/2004 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo ~~2512~~

Trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, ~~qualunque sia il~~ indipendentemente dal loro assetto proprietario o ~~la~~ dalle loro strutture giuridiche, elaborano ~~sottopongono a revisione contabile~~ e pubblicano annualmente i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati ~~dalla Comunità~~ 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 ~~si sforza di conseguire~~ assicura il massimo rispetto possibile. ~~I~~ I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano ~~comunque~~ una relazione annuale e ~~si sottopongono~~ sono sottoposti periodicamente ad ~~una revisione contabile~~ un audit indipendente dei conti di cui al presente paragrafo.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

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

↓ 1070/2009 Art. 2.7 (adattato)

⇒ nuovo

3. ~~Se sono forniti gruppi di servizi, i~~ 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 ~~è~~ ⇔ 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

⇒ Consiglio

- a) forniscono servizi di navigazione aerea appaltati a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, e servizi di navigazione aerea non contemplati da tale disposizione;
- b) forniscono servizi di navigazione aerea e svolgono altre attività, di qualsiasi tipo, compresi i ⇒ [...] ⇐ ⇒ CIS ⇐ ;
- c) forniscono servizi di navigazione aerea nell'Unione e in paesi terzi.

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

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

↓ 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 internazionali¹, 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 cielo unico 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;~~

¹ ~~GUL 243 dell'11.9.2002, pag. 1.~~

~~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 ciclo 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 ciclo 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 dagli 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

↻ Consiglio

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~~
⇒ ⊠ [...] ⊠ ⊠ ~~contribuiscono al~~ ⊠ 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 ⊠ e sui profili ⊠ ~~preferite~~ ⇒ ⊠ ~~ottimizzati~~ ⊠ ⊠ [...] ⊠ da un punto di vista
ambientale ⊠, garantendo al tempo stesso ⊠ [...] ⊠ ⊠ un ⊠ accesso ⊠ equo e ragionevole ⊠ allo
spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea ⊠ e ~~riducendo al minimo la congestione~~ ⊠. Tali
funzioni ~~della~~ ⊠ di ⊠ rete ⇒ , elencate ⊠ [...] ⊠ ⊠ al paragrafo ⊠ 2 ⊠ [...] ⊠ , sostengono
⊠ ~~l'accesso privo di discontinuità ai servizi di navigazione aerea da parte degli utenti dello spazio~~
~~aereo e~~ ⊠ il conseguimento degli obiettivi prestazionali ⊠ [...] ⊠ ⊠ , sostenendo al contempo
~~iniziative a livello regionale e locale,~~ ⊠ e sono basate sui requisiti operativi ⊠ ⇒ . ~~Lasciano~~
~~impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le loro responsabilità in~~
~~materia di ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa.~~

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

⇒ [...] ⊠ ;

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

⇒ b) ⇒ [...] ☹ ⇒ ATFM ☹ ; ⇐

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

⇒ Consiglio

⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ d) fornitura di ☹ capacità di controllo del traffico aereo nella rete ⇒ [...] ☹
⇒ conformemente agli impegni stabiliti ☹ nel piano operativo ⇒ [...] ☹ della rete;

⇒ [...] ☹ ⇒ e) gestione della ☹ crisi della rete;

⇒ [...] ☹

⇒ f) assegnazione del ritardo ATFM; ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ g) ☹ ⇒ [...] ☹ attività di ⇒ pianificazione e ☹ attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo
⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹

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

↓ 1070/2009 Art. 3.6

↻ Consiglio

4. Le ↻ misure adottate per l'attuazione delle ◯ funzioni ~~di cui elencate al primo comma~~ a ↻ 1 ◯
↻ [...] ◯ paragraf ↻ o ◯ ↻ [...] ◯ 2 ↻ [...] ◯ ↻ sono di natura puramente operativa o tecnica
e ◯ non implicano ↻ [...] ◯ l'esercizio di un potere discrezionale. ↻ Esse tengono conto delle
specificità degli Stati membri e delle proposte formulate a livello locale. ◯ ~~Esse 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 ↻ civili e ◯ militari ↻ , in particolare, ◯ secondo
procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

↓ nuovo

↻ [...] ◯

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adattato)

Articolo 27

⊗ **Gestore della rete** ⊗

↓ nuovo

↻ Consiglio

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

↓ 1070/2009 Art. 3.6 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

2. La Commissione ~~ha la facoltà, previa consultazione del comitato per il cielo unico e conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di affidare~~ ~~[...]~~ nomina ~~[...]~~ Eurocontrol o a Eurocontrol, ~~e ad altro~~ altro organo imparziale e competente, per l'esecuzione dei 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 e indica nel dettaglio i compiti specifici del gestore della rete, in conformità e nei limiti del presente articolo e degli articoli 16 e 26, nonché dei pertinenti atti di esecuzione adottati in base all'articolo 18 e all'articolo 27, paragrafo 8. L'elenco dei compiti del gestore della rete è accompagnato da una chiara specificazione dei servizi e delle prestazioni richiesti, rispetto ai quali sono misurate le prestazioni del gestore della rete, nonché, se del caso, da opportuni accordi conclusi tra la Commissione e il gestore della rete, quali accordi sul livello dei servizi.

3. ~~[...]~~ Il gestore della rete ~~Fa i compiti~~ ~~[...]~~ esegue i suoi compiti in modo ~~[...]~~ imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ~~ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate~~ ~~[...]~~ ed è sottoposto o ~~[...]~~ ad un sistema di ~~governo~~ governance e indipendenza appropriato . Ove ~~[...]~~ l'organismo competente ~~[...]~~ nominato in qualità di gestore della rete abbia altresì funzioni di regolamentazione è assicurata una separazione organizzativa rispetto a tali funzioni .

Nell'esecuzione dei suoi compiti il gestore della rete tiene ~~tenute~~ conto delle esigenze dell'intera rete ATM ~~[...]~~ salvaguardando nel contempo le capacità di difesa .

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

👁 Consiglio

👁 Consiglio

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

b) coordinamento dell'ATFM;

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

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

d bis) preparazione del piano strategico della rete e istituzione del piano operativo della rete;

e) coordinamento e sostegno nella fornitura di capacità di controllo del traffico aereo nella rete conformemente agli impegni dei soggetti operativi interessati, quali indicati nel piano operativo della rete;

f) coordinamento e sostegno nella gestione della crisi della rete;

g) sostegno per l'assegnazione del ritardo ATFM, compreso il processo di adeguamento post-operazioni cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli aeroporti e le autorità nazionali allo scopo di affrontare le questioni che riguardano la misurazione, la classificazione e l'assegnazione del ritardo ATFM;

h) coordinamento e sostegno nelle attività di pianificazione e attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità al piano generale ATM europeo, attraverso la partecipazione attiva dei soggetti operativi interessati alla gestione e alla governance, e tenendo in considerazione le esigenze militari e operative e le procedure operative associate, se del caso;

i) monitoraggio del funzionamento dell'infrastruttura della rete ATM europea. 🔄 [...] 🔄

↓ nuovo

↻ Consiglio

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

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

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

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

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

a) consultazione adeguata e periodica dei soggetti operativi interessati, dei coordinatori delle bande orarie aeroportuali, degli Stati membri e, se del caso, dell'Agenzia e della Commissione;

b) modalità di lavoro dettagliate stabilite dal gestore della rete insieme, in particolare, ai soggetti operativi interessati e agli Stati membri, nonché processi per le operazioni stabilite dal gestore della rete per affrontare gli aspetti di pianificazione e operativi connessi all'esecuzione delle funzioni di rete.

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


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



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

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

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

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

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

 [...] 

↓ 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

↻ Consiglio

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

↓ 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 procedure 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

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 Art. 3.6

~~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 e 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.~~

↓ nuovo

↻ Consiglio

Articolo 28

Trasparenza della contabilità del gestore della rete

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

↓ 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

↻ [...] ⌂

↓ 1070/2009 Art. 2.6 (adattato)
↻ Consiglio

Articolo ~~30~~

Rapporti con le autorità militari

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri ~~prendono le iniziative necessarie per garantire~~ ☒ 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 ☻ [...] ⌂ .

↓ 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

↻ [...] ↻

↓ 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

↻ Consiglio

Articolo ~~32~~ 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~~ ☐ [...] ☐ ☐ Eurocontrol ☐, istituisce un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello dell'Unione per promuovere la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo facilmente accessibile e rispondenti alle esigenze di tutti gli ~~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. ⇐

☐ Articolo 32 bis

Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo

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

a) adotta le disposizioni appropriate sulle regole dell'aria in base agli standard ICAO e alle pratiche consigliate;

~~b) adotta le disposizioni appropriate per garantire l'attuazione uniforme della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di traffico aereo sicuri ed efficienti all'interno del cielo unico europeo. C~~

~~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 cielo unico europeo.~~

~~CAPITOLO III~~

~~USO FLESSIBILE DELLO SPAZIO AEREO NEL CIELO UNICO EUROPEO~~

Articolo ~~33~~7

Uso flessibile dello spazio aereo

1. Tenuto conto ⇒ delle caratteristiche e della natura delle attività militari in ciascuno Stato membro, come pure Ⓒ dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo ⇒ [...] Ⓒ , al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti ⇒ [...] Ⓒ .
2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.
3. Se, in particolare ⇒ [...] Ⓒ ⇒ alla luce delle Ⓒ ⇒ [...] Ⓒ relazioni presentate dagli Stati membri, ⇒ [...] Ⓒ ⇒ sono necessarie condizioni uniformi per Ⓒ l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, ☒ la Commissione adotta ⇒ [...] Ⓒ ☒ ⇒ , nei limiti Ⓒ della politica comune dei trasporti ⇒ e fatte salve le responsabilità degli Stati membri per quanto riguarda i rispettivi spazi aerei, Ⓒ ~~sono adottate norme di attuazione~~ ⇒ [...] Ⓒ ☒ atti di esecuzione ☒ secondo la procedura ☒ d'esame ☒ di cui all'articolo ~~8~~ 37, paragrafo 3 ~~del regolamento quadro.~~

4. Nei casi in cui l'applicazione del presente articolo dia luogo a difficoltà operative rilevanti, gli Stati membri possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri. In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione del paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

↓ nuovo

☞ Consiglio

Articolo 34

Coordinamento di SESAR

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

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

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

↓ 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

➔ Consiglio

Articolo 35

Progetti comuni

1. La Commissione può istituire progetti comuni ➔, a seconda delle esigenze in termini di sincronizzazione tra le parti interessate, ➔ per l'attuazione dei cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM europeo che hanno ➔ [...] ➔ ➔ raggiunto una maturità sufficiente in grado di consentire capacità interoperabili in tutti gli Stati membri allo scopo di migliorare le prestazioni del cielo unico europeo. ➔

2. La Commissione può inoltre definire meccanismi di governance per i progetti comuni e per la loro attuazione. ➤ Tutte le pertinenti parti interessate civili e militari sono coinvolte in tali meccanismi nella misura più ampia possibile e, ove possibile e opportuno, svolgono un ruolo di primo piano. Ⓒ

3. I progetti comuni possono essere ammissibili al finanziamento dell'Unione ➤ nell'ambito del quadro finanziario pluriennale Ⓒ . A tal fine, e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e ad adeguate consultazioni con gli Stati membri e le parti interessate a norma dell'articolo ➤ [...] Ⓒ ➤ 38 Ⓒ , vagliando ➤ l'ordine di priorità e Ⓒ tutti gli strumenti appropriati per finanziarne l'attuazione.

4. La Commissione istituisce i progetti comuni e i meccanismi di governance di cui ai paragrafi 1 e 2 mediante atti di esecuzione adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 37, paragrafo 3.

↓ 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

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ l'articolo 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.~~

⇒ 4. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇐

↓ 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~~40~~

Consultazione delle parti interessate

↓ nuovo
⇒ Consiglio

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

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)
⇒ nuovo
⇒ Consiglio

2. La Commissione istituisce un meccanismo di consultazione a livello comunitario ☒ dell'Unione ☒ ⇒ per la consultazione ⇒ [...] ⇄ delle parti interessate pertinenti ⇄ in merito a questioni relative all'attuazione del presente regolamento ⇄. Alla consultazione partecipa lo specifico comitato 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 ⇒ [...] ⇄ le autorità ⇄ militari ⇒ [...] ⇄ nazionali ⇄. ⇄

⇒ [...] ⇄

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

a) fornitori di servizi di navigazione aerea ⇒ o gruppi ⇨ [...] ⇩ che li rappresentano ⇨ ⇩

⇩ nuovo

b) il gestore della rete;

⇩ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇨ nuovo

⇨ Consiglio

c) ~~operatori~~ ⇨ gestori ⇨ aeroportuali ⇒ o gruppi ⇨ [...] ⇩ che li rappresentano ⇨ ⇩

d) utenti dello spazio aereo ~~pertinenti~~ o gruppi ⇨ [...] ⇩ ⇨ che li rappresentano; ⇨
~~rappresentanti tali utenti;~~

⇨ [...] ⇩

f) l'industria manifatturiera; e

g) enti rappresentativi del personale;

⇩ nuovo

⇨ Consiglio

⇨ h) autorità nazionali, comprese le autorità militari nazionali competenti;

i) i coordinatori delle bande orarie aeroportuali;

j) ⇩ organizzazioni non governative ⇨ con un interesse per l'aviazione o l'ATM ⇩ .

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)
↻ Consiglio

~~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 38 bis

Relazioni con le parti interessate

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

Relazioni con i paesi terzi europei

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

~~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, in particolare nella zona Eurocontrol o nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, 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 sulla fornitura di servizi transfrontalieri con paesi terzi, sulla cooperazione in materia di modernizzazione dell'ATM, sulle funzioni di rete o nel quadro dell'accordo tra l'Unione e Eurocontrol che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata, potenziando in tal modo la «dimensione paneuropea» dell'ATM.

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

↓ 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
↻ Consiglio

Articolo 40

Sostegno da parte di altri organismi

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

↓ 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.~~

~~CAPITOLO IV~~

~~DISPOSIZIONI FINALI~~

Articolo ~~41~~⁴⁸

Riservatezza

1. Le autorità nazionali di vigilanza, ~~che~~ agiscono ~~in~~ conformità ~~alle~~ rispettive legislazioni nazionali, ~~le autorità nazionali competenti,~~ ~~nonché~~ la Commissione, ~~il~~ PRB e il gestore della rete si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni ~~d'affari~~ commerciali o sulle loro componenti di costo e di entrate .

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata ~~la facoltà~~ il diritto di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, ~~e~~ della Commissione ~~ove~~ ~~ciò~~ sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti . In tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o ~~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 [...] resi disponibili in conformità [...] dell'articolo 13, paragrafo 3 ter, dell'articolo 13 bis, paragrafo 6, dell'articolo 13 ter, paragrafo 2, dell'articolo 25, paragrafo 3, e dell'articolo 25, paragrafo 4, o comunicati a norma dell'articolo [...] [...] 19 [...] , paragrafo 6, in particolare per quanto riguarda i costi determinati e i [...] costi effettivi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati, all'articolo 14 sono resi pubblici, fatta salva la tutela degli interessi commerciali di una persona fisica o giuridica, ivi compresa la proprietà intellettuale, a meno che vi sia un interesse pubblico prevalente alla divulgazione.

↓ 1070/2009 Art. 1.5 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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 [...] 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

↻ Consiglio

Articolo 43

Valutazione

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

2. La Commissione ↻ [...] ⌂ ↻ presenta ⌂ 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.~~

~~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.~~

~~Articolo 44~~3~~~~

~~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:

- 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 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;¹
- b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico;¹
- c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato;¹
- d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale;¹
- e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le possibilità necessarie possibilità di per le esercitazioni¹.

↓ 1070/2009 Art. 1.7

~~Articolo 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 aerea¹, 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.~~

¹ ~~GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1~~



⇒ Consiglio

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

⇒ Consiglio

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

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

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

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

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

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

↓ 550/2004

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

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 Art. 2.13(a)

→₂ 1070/2009 Art. 2.13(b)

ALLEGATO I

→₁ REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI QUALIFICATE ←

→₂ Le organizzazioni qualificate devono: ←

~~poter documentare un'ampia esperienza nella valutazione di entità pubbliche e private nei settori del trasporto aereo, in particolare fornitori di servizi di navigazione aerea, e in altri settori simili, in uno o più campi coperti dal presente regolamento,~~

~~avere regole e regolamenti approfonditi per l'esame periodico delle entità sopra menzionate, pubblicati e continuamente aggiornati e migliorati attraverso programmi di ricerca e sviluppo,~~

↓ 1070/2009 Art. 2.13(b)

~~non essere controllata da fornitori di servizi di navigazione aerea, da enti di gestione aeroportuali o da altri soggetti attivi commercialmente nella fornitura di servizi di navigazione aerea o di servizi di trasporto aereo,~~

~~disporre ampiamente di personale tecnico, dirigente, di supporto e di ricerca proporzionato ai compiti da svolgere,~~

↓ 552/2004

~~6. L'organismo deve avere un'assicurazione di responsabilità civile, tranne se la responsabilità è assunta dallo Stato membro conformemente al diritto nazionale, o lo Stato membro stesso è direttamente responsabile delle ispezioni.~~

~~7. Il personale dell'organismo è tenuto al segreto professionale per tutte le informazioni ottenute nello svolgimento dei suoi compiti ai sensi del presente regolamento.~~

~~essere gestita e amministrata in maniera da garantire la riservatezza delle informazioni richieste dall'amministrazione,~~

~~essere pronta a fornire informazioni pertinenti all'autorità nazionale di vigilanza interessata,~~

~~aver definito e documentato la sua politica e i suoi obiettivi e il relativo impegno in materia di qualità e aver fatto quanto necessario affinché questa politica sia capita, attuata e mantenuta a tutti i livelli dell'organizzazione,~~

~~aver sviluppato, attuato e mantenuto un sistema interno di qualità effettivo, sulla base di opportune parti di norme di qualità riconosciute a livello internazionale, e conforme alle norme EN 45004 (organismi di ispezione) ed EN 29001, quali interpretate dai «Quality System Certification Scheme Requirements» di IACS,~~

~~essere soggetta a certificazione del suo sistema di qualità a cura di un organismo indipendente di revisori dei conti riconosciuto dalle autorità dello Stato membro in cui è situata.~~

↓ 550/2004

↻ Consiglio

ALLEGATO III

↻ [...] ↻



ALLEGATO II

Regolamenti abrogati e relative modifiche

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



ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

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

Articolo 2, punto 11			Articolo 2, punto 10
Articolo 2, punto 12			Articolo 2, punto 17
-			Articolo 2, punti da 18 a 20
Articolo 2, punto 13			Articolo 2, punto 16
Articolo 2, punto 13 bis			Articolo 2, punto 33
Articolo 2, punto 14			-
-			Articolo 2, punto 21
-			Articolo 2, punto 22
Articolo 2, punto 16			Articolo 2, punto 23
Articolo 2, punto 17			Articolo 2, punto 32
Articolo 2, punto 18			-
Articolo 2, punto 19			Articolo 2, punto 24
-			Articolo 2, punti 25 e 26
Articolo 2, punto 20			Articolo 2, punto 31
Articolo 2, punto 22			Articolo 2, punto 34
Articolo 2, punto 23			-
Articolo 2, punto 23 bis			Articolo 2, punto 35
-			Articolo 2, punti 35 ter e 35 quater
Articolo 2, punto 23 ter			Articolo 2, punto 15
Articolo 2, punti 24 e 25			-

Articolo 2, punto 26			Articolo 2, punto 36
Articolo 2, punto 27			-
Articolo 2, punto 28			Articolo 2, punto 37
Articolo 2, punto 29			Articolo 2, punto 38
-			Articolo 2, punti 39 e 40
Articolo 2, punto 30			Articolo 2, punto 41
-			Articolo 2, punti 42 e 43
-			Articolo 2, punti da 43 bis a 43 quater
Articolo 2, punto 31			Articolo 2, punto 44
-			Articolo 2, punto 44 bis
-			Articolo 2, punto 45
Articolo 2, punto 32			-
Articolo 2, punto 33			Articolo 2, punto 46
Articolo 2, punto 34			Articolo 2, punto 47
-			Articolo 2, punti da 48 a 52
Articolo 2, punti 35 e 36			-
Articolo 2, punto 38			Articolo 2, punto 53
Articolo 2, punto 39			Articolo 2, punto 54

-			Articolo 2, punti 56
Articolo 2, punto 40			Articolo 2, punto 57
Articolo 2, punto 41			Articolo 2, punto 27
-			Articolo 2, punti da 28 a 30
			Articolo 2 bis
Articolo 3			-
Articolo 4, paragrafo 1			Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2			Articolo 3, paragrafo 3
-			Articolo 3, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 3			Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 4			
-			
Articolo 4, paragrafo 5			Articolo 3, paragrafo 9
-			Articoli da 4 a 9
Articolo 5, paragrafo 1			Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2			
Articolo 5, paragrafo 3			Articolo 37, paragrafo 3
-			Articolo 37, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafi 4 e 5, e articolo 6			-

Articolo 7			Articolo 39
Articolo 8, paragrafo 1			Articolo 40
Articolo 8, paragrafo 2			-
-			Articolo 41
Articolo 9			Articolo 42
Articolo 10, paragrafo 1			Articolo 38, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2			Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafo 3			Articolo 38, paragrafo 3
-			Articolo 38 bis
Articolo 11, paragrafo 1, prima frase, e paragrafo 3, lettera d), prima e terza frase			Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 1, lettere da a) a c)			Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 2			-
Articolo 11, paragrafo 3, lettera a)			Articolo 11
-			
Articolo 11, paragrafo 3, lettere b) e c)			Articolo 13, paragrafi 1, 3, 3 bis e 3 ter
-			Articolo 13, paragrafi 1 bis e 1 ter
Articolo 11, paragrafo 3 ter			Articolo 13, paragrafo 2

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

Articolo 11, paragrafo 4, lettera e)			Articolo 10, paragrafo 3, lettera f)
-			Articolo 10, paragrafo 3, lettere da g) a k)
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma			Articolo 18
Articolo 11, paragrafo 5			-
Articolo 11, paragrafo 6			Articolo 18
-			Articoli da 19 a 35
Articolo 12, paragrafo 1 e paragrafo 2, fino a «all'articolo 3»			Articolo 43, paragrafo 1
Articolo 12, paragrafo 2, parte della prima frase che inizia con «e riferisce innanzitutto al Parlamento europeo»			Articolo 43, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafi 3 e 4			-
Articolo 13			Articolo 44
-			Articolo 45
Articolo 13 bis			-
Articolo 14			Articolo 46
	Articolo 1		Articolo 1, paragrafo 1
	-		Articolo 1, paragrafi da 2 a 4
	-		Articoli 2 e 3

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

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

	Articolo 12, paragrafo 4		Articolo 25, paragrafo 2
	-		Articoli da 26 a 28
	Articolo 12, paragrafo 5		-
	Articolo 13, paragrafo 1		Articolo 9 bis, paragrafo 1
	-		
	Articolo 13, paragrafo 2		Articolo 9 bis, paragrafo 3
	Articolo 13, paragrafo 3		Articolo 9 bis, paragrafo 4
	-		Articoli da 32 bis a 34
	Articolo 14		Articolo 19, paragrafo 1
	Articolo 15, paragrafo 1		Articolo 19, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera f)		Articolo 19, paragrafo 3
	-		Articolo 19, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera a)		Articolo 20, paragrafi 1 e 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), prima frase		Articolo 20, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), seconda frase		Articolo 20, paragrafo 3
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), terza frase		Articolo 20, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera c)		-

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

	Articolo 15 bis, paragrafo 3, quinta frase		-
	Articolo 16, paragrafo 1		Articolo 24, paragrafo 1
	Articolo 16, paragrafo 2		Articolo 24, paragrafi 2 e 3
	Articolo 16, paragrafo 3		Articolo 24, paragrafo 3
	Articolo 17		-
	Articolo 18, paragrafo 1		Articolo 41, paragrafo 1
	Articolo 18, paragrafo 2		Articolo 41, paragrafo 2
	Articolo 18, paragrafo 3		Articolo 41, paragrafo 3
	-		Articoli da 42 a 45
	Articolo 19		Articolo 46
	Allegato I		-
	Allegato II		-
		Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 1
		-	Articolo 1, paragrafi 2 e 3
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
		-	Articolo 1, paragrafi 5 e 6, e articoli da 2 a 25
		Articolo 1, paragrafo 4, e articolo 3	-
		Articolo 3 bis	Articolo 32
		Articoli 4 e 5	-

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

		Articolo 6, paragrafi da 7 a 9	Articolo 27, paragrafo 8
		-	Articoli 28 e 30
		Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 33, paragrafo 1
		Articolo 7, paragrafo 2	Articolo 33, paragrafo 2
		Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafo 3
			Articolo 33, paragrafo 4
		-	Articoli da 34 a 45
		Articoli 8 e 10	-
		Articolo 11	Articolo 46
