Consiglio dell'Unione europea

Bruxelles, 14 novembre 2014
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale: 2013/0186 (COD)

14012/3/14 REV 3

LIMITE

AVIATION 191
CODEC 1966

PUBLIC

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	delegazioni
n. doc. prec.:	14012/1/14 REV 1 AVIATION 191 CODEC 1966
n. doc. Comm.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione)

In vista della riunione del Gruppo "Trasporti aerei" del 17 novembre 2014, si allega per le delegazioni un'ulteriore versione riveduta del testo consolidato della proposta in oggetto.

Le modifiche rispetto alla versione precedente sono indicate in **grassetto** e con [...].

Tutte le delegazioni hanno formulato una riserva d'esame sul nuovo testo. UK ha formulato una riserva d'esame parlamentare.

ALLEGATO

2013/0186 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'istituzione del cielo unico europeo

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

PUBLIC

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Oggetto e ambito di applicazione

Articolo 1

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente di rotte, uno spazio aereo progressivamente più integrato[1] e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati sulla sicurezza, l'efficienza e l'interoperabilità, a beneficio di tutti gli utenti dello spazio aereo.

---

[1] The Presidency proposes to explain the concept of integrated airspace in a recital as follows: "While *in the European airspace the air traffic services are provided by more than one provider, designated by one or more Member States to operate on an exclusive basis, each one retaining its own responsibility for its services, these services should be provided to the maximum extent possible on the basis of the same concept of operation, the same operational and support procedures.*" HU insists on the deletion of the reference to an integrated operating airspace and suggests to replace "requirements" with "needs".

2. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla sicurezza nazionale e in materia di difesa di cui all'articolo 35. Il presente regolamento non contempla operazioni e addestramento militari.

3. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 ("la convenzione di Chicago"). In questo contesto, il presente regolamento mira a coadiuvare, nei settori che disciplina, gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali 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 adottate per la sua attuazione.

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito della regione EUR[2] dell'ICAO per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

[5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.][3] [4]

---

[2] Commission opposes the deletion of the reference to the NAT region.

[3] UK cannot accept putting this paragraph between square brackets.

[4] ES proposes the addition of the following paragraph: "*The application of this Regulation to Gibraltar airport shall be suspended until the arrangements in the Joint Declaration made by the Foreign Ministers of the Kingdom of Spain and the United Kingdom on 2 December 1987 enter into operation. The Governments of Spain and the United Kingdom will inform the Council of such date of entry into operation.*"

Articolo 2

Definizioni[5]

Ai fini del presente regolamento, s'intendono per:

1. "servizio di controllo del traffico aereo": un servizio fornito al fine di:

   a) prevenire collisioni:

      – tra aeromobili, e

      – nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli; e

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

2. "servizi di controllo dell'aerodromo": i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico dell'aerodromo;

3. "servizio di informazioni aeronautiche": un servizio, istituito nell'ambito dell'area definita di copertura, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;

4. "servizi di navigazione aerea (ANS)": i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica

5. "fornitori di servizi di navigazione aerea": qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che fornisce servizi di navigazione per il traffico aereo generale;

---

5 Article 2 will be re-examined in its entirety at a later stage, once agreement on the substantive provisions has been found.

6. "blocco di spazio aereo": uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;

7. "gestione dello spazio aereo": una funzione[6] o un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;

8. "utenti dello spazio aereo": gli operatori degli aeromobili che operano quale traffico aereo generale;

9. "gestione del flusso di traffico aereo": una funzione o un servizio istituiti con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo garantendo la massima utilizzazione 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;

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

11. "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 e dell'aerodromo);

12. "servizio di controllo di area": il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in aree di controllo;

12 bis. "area di controllo": spazio aereo controllato che si estende verso l'alto da un limite specificato sopra **la superficie terrestre**[7] [...];

---

6 CION advises to delete 'function', in line with the ICAO definition i.e. ATFM is a "*service* established with the objective of .."

7 Aligned with ICAO definition in Annexes 2,3,11 and PANS - ATM

PUBLIC

13. "servizio di controllo di avvicinamento": il servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;

14. "piano generale ATM": il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE[8] del Consiglio, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)[9];

15. "crisi della rete": stato di incapacità a fornire il livello richiesto di ATM/ANS che comporta una perdita importante di capacità della rete, o un grave squilibrio tra la capacità della rete e la domanda, o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita e imprevista;

16. "pacchetto di servizi": due o più servizi di navigazione aerea;

17. "certificato": un documento rilasciato dell'Agenzia europea per l'aviazione (EEA) o da un'autorità nazionale di vigilanza nella forma prevista dalla legislazione applicabile che certifica l'idoneità di un fornitore di ATM/ANS a fornire un servizio specifico;

18. "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 bis. "rete europea di gestione del traffico aereo" (EATMN): la serie di sistemi elencati nell'allegato V ter del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, ... che permettono la fornitura di servizi di navigazione aerea nell'Unione, incluse le interfacce ai confini con paesi terzi;

---

[8] OJ L 95, 9.4.2009, p. 41.

[9] OJ L 64, 2.3.2007, p. 1., as amended by Council Regulations (EC) No 1361/2008 and No 219/2014 (OJ L 352, 31.12.2008 and OJ L 192, 1.7.2014).

19. "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;

20. "dichiarazione": ai fini degli ATM/ANS, **la dichiarazione definita all'articolo 3, lettera e bis), del regolamento (CE) n. 216/2008** [...]

    [...];

20 bis. "Eurocontrol": l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, del 13 dicembre 1960;

21. "uso flessibile dello spazio aereo": un concetto di gestione dello spazio aereo basato sul principio fondamentale secondo cui lo spazio aereo non deve essere concepito come uno spazio puramente civile o militare, ma deve piuttosto essere considerato un unico insieme in cui devono essere soddisfatte, per quanto possibile, le esigenze di tutti gli utenti;

22. "servizio informazioni volo": un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

PUBLIC

23. "servizio di allarme": un servizio di fornitura di informazioni alle competenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;

24. "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 di ATM/ANS 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 ATM/ANS o, se del caso, un fornitore integrato;

25. "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 movimenti sono svolti secondo le procedure dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944;

26. "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;

27. "servizi meteorologici": le apparecchiature e i servizi che forniscono agli aeromobili previsioni meteorologiche, allerte, istruzioni ed osservazioni nonché tutte le altre informazioni e dati meteorologici forniti dagli Stati per uso aeronautico;

28. "servizi di navigazione": gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e datazione;

29. "dati operativi": informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali e gli altri soggetti interessati possano prendere decisioni operative;

PUBLIC

30. "messa in servizio": la prima utilizzazione dopo l'installazione iniziale o il potenziamento di un sistema;

31. "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;

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

33. "sistema": i costituenti terrestri e aerei nonché l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

34. "potenziamento": qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;

35. "servizi transfrontalieri": tutte le situazioni in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi certificato in un altro Stato membro;

36. [10]"autorità nazionale di vigilanza": l'organismo o gli organismi nazionali cui lo Stato membro ha affidato compiti di vigilanza a norma del presente regolamento e le autorità nazionali competenti responsabili delle mansioni previste dall'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;

37. "servizi di assistenza": servizi di navigazione aerea diversi dai servizi di traffico aereo;

37 bis. "piani prestazionali": i vari piani elaborati a livello nazionale, di blocchi funzionali di spazio aereo o di rete per migliorare le prestazioni dei fornitori di ATM/ANS;

38. "obiettivi prestazionali locali": obiettivi prestazionali adottati dagli Stati membri a livello locale, in particolare a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, nazionale, di zona di tariffazione o di aeroporto.

---

[10] PCY suggests the following text for this definition: national supervisory authority' means the national body or bodies entrusted by a Member State with the tasks […] in accordance with this Regulation and […] **with** Articles 8b **and 8c** of Regulation (EC) No 216/2008

PUBLIC

CAPO II
AUTORITÀ NAZIONALI

Articolo 3

Autorità nazionali di vigilanza

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più enti che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento.

1 bis. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare, dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte. *(spostato dal paragrafo 5)*

2. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea.

2 bis. L'indipendenza è ottenuta attraverso la nomina o l'istituzione di uno o più enti giuridicamente distinti dai fornitori di servizi di navigazione aerea[11].

L'indipendenza può essere ottenuta anche attraverso uno o più enti distinti funzionalmente ma non giuridicamente[12].

PUBLIC

---

[11] PCY proposes to explain the interpretation of this provision in recital 10: "*To ensure the consistent and sound oversight of service provision across Europe, the national supervisory authorities should be guaranteed sufficient independence and resources. Notwithstanding the overall political control by the relevant ministry, this independence should be achieved, inter alia, through a separation in the direct hierarchical structures of the NSAs and ANSPs. To this end, these entities should carry out their tasks without interference in each other's functions and decision-making processes. This independence should not prevent those entities from exercising their tasks within a common civil service framework."*

[12] *"**When the NSAs are not legally distinct bodies, i**t is essential to ensure that **they** are able to perform the tasks entrusted to them as* […] ***functionally distinct** bodies, that is with* […] ***appropriate** independence and autonomy, in particular vis-à-vis the air navigation service providers,* […] ***so as** to avoid any conflicts of interest. To that end, the NSAs and the staff under their control should carry out their work in a manner ensuring their autonomy and independence with regard to the air navigation service providers through an appropriate, tangible and effective division **resulting in a uniform performance of national supervisory authorities**."*

2 ter. Nel caso di cui al paragrafo 2 bis, secondo comma, gli Stati membri interessati informano la Commissione delle misure da essi adottate per assicurare il soddisfacimento dei requisiti del paragrafo 2 e documentano come è realizzata la separazione, dimostrando l'effettiva indipendenza delle autorità. A tal fine, se l'autorità nazionale di vigilanza e il fornitore di servizi di navigazione aerea fanno parte della stessa amministrazione, l'autorità nazionale di vigilanza non sollecita né accetta istruzioni da un livello gerarchico[13] di tale amministrazione con potere sui fornitori di servizi di navigazione aerea [...] per quanto riguarda i compiti **di cui all'articolo 4** e **relative** decisioni. Inoltre, il fornitore di servizi di navigazione aerea non ha potere decisionale sulla dotazione di bilancio dell'autorità nazionale di vigilanza.

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità nazionali di vigilanza possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

4. [...]

5. [...]

6. Al personale delle autorità nazionali di vigilanza si applicano le seguenti disposizioni:

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

---

[13] PCY proposes the following new recital: "*Specific conditions should be set to ensure independence in hierarchical terms between the national supervisory authority and the air navigation service provider, which means that* […] *tasks and decisions* […] ***of*** *the national supervisory authority are not influenced by any person holding hierarchical authority over the concerned air navigation service provider."*

b) è selezionato sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e l'esperienza maturata, o sottoposto ad una formazione adeguata;

c) opera con indipendenza[14], in particolare evitando conflitti d'interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti[15];

6 bis. [16]Le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche **evitano qualsiasi interesse diretto o indiretto che possa essere ritenuto pregiudizievole per la loro indipendenza e che possa influenzare l'espletamento dei loro compiti**. **A tal fine,** rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati eventuali interessi diretti o indiretti. [...]

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. [17]Le autorità nazionali di vigilanza hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti fissat**i** in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4.

8. 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 del presente articolo.

---

14 BE and EL propose to simplify this subparagraph as follows: *"act independently during the execution of their tasks"*

15 DE has doubts on the implementation of the requirement on independence.

16 AT, BE, MT, LU and SI propose to delete this para. Presidency proposes to add a recital clarifying that the concept of persons in charge of strategic decisions applies only to a very limited number of employees, in their capacity as top executives, i.e. directors, director generals and equivalent functions.

17 MT and EL proposes to delete the rest of the paragraph.

9. *[soppresso. Concetto riflesso nel riferimento alle migliori pratiche di cui all'articolo 5, paragrafo 1)]*.

Articolo 4

Compiti delle autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 3 provvedono, in particolare, a:

   a) garantire 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;

   b) rilasciare certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;

   c) rilasciare licenze, abilitazioni, specializzazioni e certificati ai controllori del traffico aereo in conformità all'articolo 8 quater del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;

   d) redigere piani prestazionali e monitorarne l'attuazione in conformità all'articolo 11;

   e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13;

   f) approvare, se necessario, le condizioni di accesso ai dati operativi in conformità all'articolo 22; e

   g) verificare le dichiarazioni e la messa in servizio dei sistemi;

PUBLIC

h) vigilare sul rispetto delle condizioni alle quali è dichiarata la conformità e sul permanere della conformità ai requisiti applicabili che ne hanno determinato il rilascio.

2. Ogni autorità nazionale di vigilanza svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore di servizi di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni.

Articolo 5

Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza[18] si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, migliori pratiche e procedure decisionali nonché sull'applicazione del presente regolamento. A tal fine, le autorità nazionali di vigilanza possono partecipare e collaborare in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici. La Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (di seguito "EAA") partecipano ai lavori di tale rete e ne coordinano e sostengono l'operato, oltre a formulare eventuali raccomandazioni.

   Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione e l'EAA sostengono lo scambio di informazioni, di cui al primo comma del presente paragrafo, tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza delle informazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea sensibili sotto il profilo commerciale.

---

18 AT, CZ, ES, PT propose to replace *shall* with *may*.

2. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano, in caso, attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi. [...] A tal fine, le autorità nazionali di vigilanza possono contribuire alla costituzione di un pool di esperti da parte dell'EAA per scambiare e fornire competenze in conformità dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 216/2008.

19

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità nazionali di vigilanza interessate possono elaborare un piano in cui specificano l'attuazione della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo.

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 accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008

---

19 ES and FR proposes to add a new paragraph stating that paragraphs 1 and 2 of this article do not apply to the oversight and decision-making relating to the military service providers that do not offer services primarily to civil air traffic.

5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, 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.

6. Se consentito dalla legislazione nazionale, le autorità nazionali di vigilanza possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

PUBLIC

Articolo 6

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 4 , paragrafo 2, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato [...] **V del regolamento (CE) n. 216/2008**. Possono inoltre assegnare ad organizzazioni riconosciute uno specifico compito di certificazione o sorveglianza in conformità all'articolo 13 di **detto** regolamento [...].

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

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, all'EAA e agli altri Stati membri le organizzazioni riconosciute alle quali sono stati delegati compiti in conformità al paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

4. Gli Stati membri[20] provvedono a che sia ritirata la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui all'allegato I. Ne informano senza indugio la Commissione, l'EAA e gli altri Stati membri.

5. Gli organismi designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento organismi notificati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 552/2004 sono considerati organizzazioni riconosciute ai fini del presente articolo.

---

20 ES proposes to refer to National Supervisory Authorities.

Articolo 7

Consultazione delle parti interessate

1. Le autorità nazionali di vigilanza, che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate per l'esercizio delle loro mansioni di cui all'articolo 4, **in particolare paragrafo 1, lettera d)**[21]**,** nell'attuazione del cielo unico europeo.

2. Le parti interessate possono comprendere:

   – fornitori di servizi di navigazione aerea o pertinenti gruppi che li rappresentano,

   – operatori aeroportuali o pertinenti gruppi che li rappresentano,

   – utenti dello spazio aereo o pertinenti gruppi che li rappresentano,

   – forze militari,

   – industria manifatturiera,

   - organismi rappresentativi del personale, e

   - coordinatori aeroportuali nazionali.

[21] Scrutiny reservation by UK, EL and NL.

CAPO III
FORNITURA DI SERVIZI

Articolo 8

Certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea[22]

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione[23] da parte delle autorità nazionali di vigilanza o dell'EAA [...], in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

2. Il processo di certificazione assicura inoltre che i richiedenti possano dimostrare sufficiente solidità finanziaria e dispongano di un adeguata copertura assicurativa e della responsabilità, qualora ciò non sia garantito dallo Stato membro interessato.

3. La certificazione stabilisce l'accesso non discriminatorio ai servizi per gli utenti dello spazio aereo, in particolare riguardo alla sicurezza. La certificazione è soggetta alle condizioni di cui all'allegato II.

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi agli Stati membri, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione.

---

22 PL has a scrutiny reservation on this article.

23 EL would like to reinstate *'Member States'* instead of the NSAs. PCY draws attention to Art. 4(1)(b).

PUBLIC

5. [24]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 certificazione 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[25].

6. Il presente articolo non pregiudica la possibilità di dichiarazione in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

PUBLIC

Articolo 9

Designazione dei fornitori di servizi aerei

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un prestatore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato o dichiarazione validi nell'Unione.

---

[24] The old recitals 15, 16 of Regulation 550/2004, recitals 6, 14, 16, 17 of Regulation 551/2004, as well as recitals 7 and 22 of Regulation 549/2004 will be reinstated. ES proposes the following modification to recital 17: "*Military operations and training should be safeguarded whenever the application of common principles and criteria is detrimental to their safe and efficient performance* ***and in these cases they should not be considered inefficiencies."*** *In addition, ES proposes to insert a new recital:* ***"The classification of the ATM/ANS activities in services or functions should not create unjustified differences or distortion on the applicable requirements."***

[25] NL has concerns on consistency of wording with Article 1(3) of Regulation (EC) No 216/2008.

2. Per la fornitura di servizi transfrontalieri, gli Stati membri garantiscono che la conformità al presente articolo e all'articolo 18, 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 soddisfino una delle seguenti condizioni:

   a) siano detenuti, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da tale Stato membro o dai suoi cittadini;

   b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro;

   c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro.

3. Gli Stati membri definiscono i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati. Gli obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.

4. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un prestatore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo sia certificato o dichiarato in conformità al regolamento (CE) No 216/2008.

PUBLIC

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente[26], 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. Le designazioni congiunte consentono ai fornitori di servizi di traffico aereo di prestare servizi transfrontalieri all'interno del blocco funzionale di spazio aereo. *(spostato dall'articolo 16, paragrafo 6) 16.6*)

6. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata nel quadro del presente articolo relativa alla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo in blocchi specifici di spazio aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità.

Articolo 9 bis

Designazione di fornitori di servizi meteorologici27

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.

---

26 HU has a scrutiny reservation on the joint designation.

27 Presidency proposes to reinstate Recital 15 of Regulation 550/2004: *"On the basis of their analysis of safety considerations, Member States should be able to designate one or more providers of meteorological services in respect of all or part of the airspace under their responsibility, without the need to organise a call for tenders."*

Articolo 10

Fornitura di servizi di assistenza

1. Gli Stati membri possono applicare un approccio concorrenziale alla fornitura di uno o più servizi di assistenza, in particolare sulla base di un'equa procedura di gara competitiva e in conformità ai pertinenti principi del diritto dell'Unione.

1 bis. Fatta salva la possibilità per i fornitori di servizi di navigazione aerea di esercire un pacchetto di servizi, gli Stati membri che hanno applicato un approccio concorrenziale in conformità del paragrafo 1 adottano tutte le misure necessarie per garantire che non vi siano ostacoli legislativi o regolamentari nei confronti dei fornitori di servizi di assistenza che pregiudichino la loro capacità di competere su base equa e non discriminatoria.

1 ter. [...] [28]*(ex ultima frase del paragrafo 1)*

2. Entro la fine del 2017, la Commissione effettua, in consultazione con le parti interessate, uno studio [...] sulla fornitura concorrenziale di servizi di assistenza[29] **e ne informa il comitato**. Lo studio [...] **consiste di** un'analisi costi-benefici riguardante almeno:

a bis) l'impatto della concorrenza **sulla fornitura dei servizi**;

a) l'efficienza in termini di costi e la qualità della fornitura dei servizi;

---

28 PCY proposes to add the following recital: *"Member States may decide to organise the provision of one or more support services under market conditions. In such case, national rules should continue to apply, in accordance with the relevant principles of Union law."*

29 MT and PL proposed to add: *"to be used by those MS opting to offer support services on a competitive basis"*.

b) la sicurezza della fornitura dei servizi;

c) la capacità degli Stati membri di rispettare gli obblighi ad essi incombenti nell'ambito dell'ICAO; e

d) gli aspetti sociali[30].

3. […]. [31]

4. [32][Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di responsabilità di uno Stato membro soltanto se:

a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 o è autorizzato da tale Stato membro a fornire servizi per il traffico aereo generale a norma dell'articolo 8, paragrafo 5), **del presente** [...] **regolamento**;

b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro o **si trova al di fuori del territorio soggetto alle disposizioni del trattato**. **In quest'ultimo caso si applica l'articolo 22 bis, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008** [...];

c) **in caso di approccio concorrenziale alla fornitura di servizi di assistenza di cui al paragrafo 1**, gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e/o 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;

---

30 DE and SI proposes to delete paragraph 2.

31 PCY proposes to replace this paragraph with a recital, recalling the applicability of Directive 2014/24/EU on public procurement, where appropriate.

32 PCY proposes to delete this paragraph, which was meant to cover the competitive provision of support services. Since this is now voluntary, this paragraph is no longer necessary. Subpara. (a) is already covered in

d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.]

5. a)[33] Fatti salvi gli accordi per la fornitura di servizi comuni di assistenza nel quadro dell'**articolo 16 bis**, uno o più servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete [...]. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alle infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un solo o un numero limitato di fornitori di servizi di navigazione aerea [...].

b) La Commissione **effettua, in consultazione con le parti interessate, una valutazione riguardante il totale dei costi e benefici stimati della fornitura di ciascun servizio di assistenza a livello centralizzato e ne informa il comitato. La valutazione comprende anche gli aspetti di governance e il valore aggiunto per le prestazioni della rete ATM.**

c) Fatto salvo l'esito positivo della valutazione, **la Commissione** precisa le modalità per la selezione **dei** fornitori [...] sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi [...]. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità **all'articolo 17, paragrafo 3**.

---

[33] HU, supported by BG, CZ, ES, FI, LU, MT, PT, SI and SK propose to delete this paragraph.

Articolo 11

Sistema di prestazioni

1. È istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e per le funzioni e i servizi di rete al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni e dei servizi di rete nel cielo unico europeo. Il sistema comprende:

   a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi;

   b) piani prestazionali, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia di un adeguato contributo agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione; e

   c) riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni e dei servizi di rete.

2. In conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3, la Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni" e ne seleziona e nomina il presidente e i membri. Il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni consiste nel fornire assistenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali di vigilanza, e nell'assistere queste ultime, su richiesta, nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 e del sistema di tariffazione di cui all'articolo 13. [34]All'organo di valutazione delle prestazioni può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA, da Eurocontrol o da un'altra organizzazione competente.[35]

---

[34] BG, supported by EL and HU, proposes to add the following text: *'The performance review body shall act independently when carrying out the tasks entrusted to it by the Commission.'*

[35] ES, supported by PT, is proposing to replace "*EAA, Eurocontrol or another competent entity"* with *"independent and competent entities"*. FR is against this suggestion.

2 bis. La Commissione stabilisce i requisiti necessari in termini di competenze, esperienza ed indipendenza [...] dell'organo di valutazione delle prestazioni [...]. Stabilisce altresì il mandato e il regolamento interno secondo cui l'organo di valutazione delle prestazioni svolge le sue attività ai sensi del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

3. La Commissione fissa obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo. Qualora, durante il periodo di riferimento di cui al paragrafo 7, lettera j), rilevi che i dati e le ipotesi iniziali sulla cui base sono stati fissati gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione non sono più validi in quanto sono scattate soglie di allarme, la Commissione può decidere di rivedere tali obiettivi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

3 bis. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sono definiti sulla base di un'analisi effettuata dall'organo di valutazione delle prestazioni tenendo conto dei pertinenti[36] contributi degli Stati membri e delle autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo.

3 bis bis. […] *(spostato al paragrafo 3)*

---

36 IE and PT propose to delete '*relevant*'.

3 ter. Prima della fissazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, l'organo di valutazione delle prestazioni rende noti alle autorità nazionali di vigilanza la metodologia e il processo di valutazione dei piani prestazionali. *(spostato dal paragrafo 4)*

3 quater. I piani prestazionali di cui al paragrafo 1 sono elaborati dalle autorità nazionali di vigilanza[37] e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi prestazionali locali di carattere vincolante e [...] sistem**i** di incentivi adottati dagli Stati membri. [...] **Le autorità nazionali di vigilanza possono consultare l'organo di valutazione delle prestazioni sul progetto dei piani**[38]. Il progetto dei piani è oggetto di consultazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se opportuno, i rappresentanti del personale, le autorità militari nonché gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

3 quinquies. Qualora un piano nazionale o un piano per un blocco funzionale di spazio aereo sia sostenuto congiuntamente dai rappresentanti dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, degli operatori aeroportuali e dei coordinatori aeroportuali interessati, la Commissione tiene conto della conferma scritta di tale sostegno nella sua valutazione dei piani prestazionali.

4. Il contributo degli obiettivi prestazionali locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutato dalla Commissione, **assistita** [...] dall'organo di valutazione delle prestazioni.

---

37 NL proposes to delete the reference to NSAs in this para. PCY draws attention to Art. 11(3)(c) of Reg. 549/2004 (i.e. no changes to current text).

38 UK is proposing a new paragraph as follows: *"In support of the Commission's assessment referred to in paragraph 4, the performance review body shall prepare an independent draft evaluation of the contribution of the performance plans and the local performance targets to the Union-wide performance targets. The draft evaluation shall be made available to Member States for review."*

4 bis. Qualora accerti che i piani prestazionali[39] o gli obiettivi a livello locale non contribuiscono in modo adeguato agli obiettivi a livello dell'Unione, la Commissione può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

5. Il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 copre da un minimo di tre anni fino a un massimo di cinque.

6. La Commissione compie valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e locali e ne informa il comitato.

7. Il sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1 si basa sui seguenti elementi:

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati pertinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni e dei servizi di rete forniti da tutte le parti interessate, tra le quali i fornitori di ATM/ANS, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri, il gestore della rete ed Eurocontrol;

b) la selezione di adeguati settori di prestazione essenziali, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO "Global Air Traffic Management Operational Concept", e coerenti con quelli[40] 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 degli obiettivi del cielo unico europeo per tali settori e la definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni;

---

39 PL proposes to add "*are not compliant with legal requirements*".

40 ES proposes to delete *'consistent with those identified in the Performance Framework of the ATM Masterplan'*.

PUBLIC

c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e locali[41] [...];

d) i criteri a cui le autorità nazionali di vigilanza ricorrono per l'elaborazione dei piani prestazionali. Tali criteri assicurano che i piani prestazionali:

i) tengano conto dei piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, **nonché** dei partenariati settoriali e dei piani operativi di cui all'articolo 16, paragrafo 10, **ove disponibili**;

ii) coprano tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;

iii) comprendano obiettivi prestazionali locali vincolanti che contribuiscano in modo adeguato agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;

iv) comprendano adeguati sistemi di incentivi *(spostato dall'incipit del comma)*;

([...] v) tengano conto del nesso tra i requisiti in materia di difesa e sicurezza e l'uso dello spazio aereo;

e) la valutazione e, se del caso, la revisione degli obiettivi prestazionali locali sulla base del piano prestazionale ;

f) il monitoraggio dell'attuazione dei piani prestazionali, compresi adeguati meccanismi d'allarme;

g) i criteri per valutare se gli obiettivi prestazionali locali contribuiscano in modo adeguato agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione durante il periodo di riferimento e per sostenere meccanismi di allarme;

h) i principi generali a cui gli Stati membri ricorrono per istituire il sistema di incentivi;

---

41 HU proposes to delete *'local*'.

i) [...];

j) adeguati periodi e intervalli di riferimento per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi prestazionali e per la fissazione di nuovi obiettivi;

k) il necessario calendario pertinente.

La Commissione definisce modalità per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.[42]

8. In fase di creazione del sistema di prestazioni occorre tener conto del fatto che i servizi di rotta, i servizi nei terminal e le funzioni e i servizi di rete sono diversi e che dovrebbero essere trattati di conseguenza, se necessario anche ai fini della valutazione delle prestazioni.

9. Entro due anni dalla pubblicazione del presente regolamento, la Commissione effettua uno studio sull'impatto delle operazioni delle parti interessate diverse dai fornitori di ATM/ANS sull'efficiente funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo e ne pubblica i risultati. Lo studio mira ad individuare eventuali ulteriori settori e/o indicatori di prestazione essenziali in grado di cogliere l'effetto di tali operazioni per i prossimi periodi di riferimento.

---

[42] Commission opposes the deletion of delegated acts.

Articolo 12

Disposizioni generali relative al sistema di tariffazione

Conformemente al disposto degli articoli 13 e 14, 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. Il 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 13

Principi relativi al sistema di tariffazione

1. Il sistema di tariffazione si basa sulla contabilità dei costi dei servizi di navigazione aerea[43] sostenuti dai fornitori di servizi a beneficio degli utenti dello spazio aereo. Il sistema imputa tali costi alle varie categorie di utenti.

2. Nel determinare la base di calcolo delle tariffe, si applicano i principi di cui ai paragrafi da 3 a 8.

[43] NL proposes a recital clarifying that support services may still be financed through route charges. PCY draws attention to the fact that air navigation services include support services (definition 4).

3. Il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo pieno 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 di zona di tariffazione, o nazionale o 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, paragrafo 5, oppure durante il periodo di riferimento, in seguito a opportuni adeguamenti mediante l'applicazione dei meccanismi di allarme previsti all'articolo 11.

4. 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). **Per soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 7**, essi includono[44] anche i costi, **o parte di questi,** sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o da organizzazioni riconosciute, **o usano altre risorse finanziarie per coprire tali costi**. [...] I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33, né i costi delle eventuali misure correttive [...] a norma dell'articolo 11, paragrafo 4 bis.

5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione.

---

44 ES, supported by NL, LU, PT, RO, SE and UK, proposes to replace '*shall*' with '*may'*

6. I costi dei diversi servizi di navigazione aerea sono individuati separatamente, a norma dell'articolo 21, paragrafo 3.

7. Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi nei 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 nei 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. Non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di **navigazione** [...] aerea e i servizi di assistenza [...] forniti su base concorrenziale ai sensi dell'articolo 10.

8. 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.

9. Nel fissare le tariffe a norma dei paragrafi da 3 a 8 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;

   c) le tariffe sono fissate per l'anno civile sulla base dei costi determinati, o possono essere fissate per un intero periodo di riferimento sulla base dei costi determinati assicurando che i ricavi totali del periodo di riferimento considerato non superino la somma dei ricavi nel caso in cui le tariffe siano fissate per l'anno civile durante lo stesso periodo di riferimento[45];

---

[45] FR, PL - positive scrutiny. This subparagraph comes from Article 15(3)(c) of Regulation (EC) No 550/2004.

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 messe 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. Ai fini della lettera f) 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.

10. La Commissione adotta misure volte a stabilire le modalità della procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

PUBLIC

Articolo 14

Esame della conformità agli articoli 12 e 13

1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli 12 e 13, in cooperazione degli 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, che ritengono che i principi e le norme di cui agli articoli 12 e 13 non siano stati applicati correttamente, 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 32, 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, la Commissione decide se gli articoli 12 e 13 sono stati rispettati e se la misura può quindi continuare ad essere applicata. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

PUBLIC

Articolo 15

Progetti comuni

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo e dei servizi ATM/ANS 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.

1 bis. La Commissione può definire progetti comuni per attuare i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM con un impatto a livello di rete. I progetti comuni individuano le funzionalità ATM che sono pronte ad essere introdotte, unitamente al calendario e alla portata geografica dell'introduzione, e che devono essere introdotte in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato.

2. La Commissione può altresì adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. Tali misure non interferiscono con i meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

3. I progetti comuni possono essere considerati ammissibili al finanziamento dell'Unione 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 28, esplorando 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.

PUBLIC

3 bis. Gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 1 bis e 2 sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

PUBLIC

Articolo 16

Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire la costituzione e 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 **e** una fornitura progressivamente più integrata[46] di ATM/ANS nonché di mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

2. I blocchi funzionali di spazio aereo sono costituiti sulla base di accordi tra Stati membri e, laddove **utile** [...], sostenuti da partenariati settoriali ai sensi dell'articolo 16 bis.

3. Gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza come pure i fornitori di ATM/ANS cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente, la cooperazione può anche prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo di autorità nazionali di vigilanza e fornitori di ATM/ANS di paesi terzi.

---

46 The following sentence could be added at the end of recital (25) to explain the progressive integration of ATM/ANS provision, including air space management. "The progressive integration of the provision of ATM/ANS may be achieved, inter alia, through an integrated service provider, or through integrated working arrangements between two or more air navigation service providers, where appropriate".

4. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:

a) sono sostenuti da un'analisi dei valori di sicurezza connessi;

b) sono concepiti per contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

c) [...]

d) [...];

e) [47]sono giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l'uso più efficiente possibile delle risorse tecniche e umane[48], sulla base di analisi costi-benefici;

f) se del caso, assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;

---

[47] FR, supported by AT, CZ, EL, NL suggests to reword *'be justified*' into *'strive to achieve'*. CION is against it.

[48] PCY proposes a recital in order to clarify the meaning of *'most efficient use of technical and human resources*' and its achievement in an ambitious but realistic manner, as follows: *'The most efficient use of technical and human resources in a functional airspace block could be achieved through, inter alia:*

- *joint training and training infrastructure of air navigation services personnel,*
- *synchronised life cycles of technical ATM systems,*
- *harmonised ATM systems and tools,*
- *rationalised capital expenditure which suitably addresses all developments needed for sustainable ATM in the long term,*
- *coordination of in ANSPs' investment plans,*
- *establishment of joint control centres whenever beneficial,*
- *common CNS infrastructure developments,*
- *cross-border service provision or cross-border delegation of ANS,*
- *coordinated AIS provision,*
- *coordination of man-power planning* […]*,*
- *convergence of supervisory structures involving NSAs,*
- *joint contingency arrangements.'*

PUBLIC

g) [...]

h) soddisfano le condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'ICAO;

i) rispettano gli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in particolare gli accordi che riguardano paesi terzi europei.

4 bis. I blocchi funzionali di spazio aereo soddisfano inoltre i seguenti requisiti in coordinamento con il gestore della rete di cui all'articolo 17:

– consentire l'uso flessibile dello spazio aereo nel modo più efficiente possibile, tenendo conto delle esigenze di traffico aereo degli utenti civili e militari dello spazio aereo;

– consentire la progettazione dello spazio aereo più efficiente possibile[49];

– assicurare la coerenza con la rete europea delle rotte istituita a norma dell'articolo 17;

– assicurare la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo.

5. I requisiti di cui al presente articolo possono essere soddisfatti mediante la partecipazione degli Stati membri, delle autorità nazionali di vigilanza e dei fornitori di ATM/ANS a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo.

6. [...] *(spostato all'articolo 9, paragrafo 5)*

---

[49] CZ, ES and HU have a scrutiny reservation on this indent.

PUBLIC

7. Gli Stati membri notificano alla Commissione la costituzione e qualsiasi modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo, in particolare gli accordi tra Stati membri e le decisioni relative a designazioni congiunte. 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.

7 bis. L'accordo alla base dell'istituzione di un blocco funzionale di spazio aereo contiene le necessarie disposizioni – comprese le pertinenti disposizioni transitorie – relative alle modalità con cui il blocco di spazio aereo può essere modificato e le modalità con cui uno Stato membro può ritirarsi dal blocco.

8. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo 6, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.

9. Una volta ricevute da parte degli Stati membri le notifiche di cui al paragrafo 7, la Commissione accerta per ogni blocco funzionale di spazio aereo la rispondenza ai requisiti di cui ai paragrafi 4 e 4 bis e sottopone all'esame degli Stati membri 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.

PUBLIC

10. L'attuazione di un blocco funzionale di spazio aereo può essere basata su un piano operativo che descriva le misure che devono essere prese dai fornitori di servizi di navigazione aerea, dalle autorità nazionali di vigilanza e dalle altre parti interessate per soddisfare i requisiti di cui ai paragrafi 4 e 4 bis. Se elaborato, tale piano operativo è notificato alla Commissione. Prima dell'elaborazione del piano operativo, gli Stati membri partecipanti ad un blocco funzionale di spazio aereo provvedono a che le parti interessate ricevano adeguate informazioni e abbiano la possibilità di presentare osservazioni.

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 7, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

12. Il presente articolo lascia impregiudicato qualsiasi accordo relativo a blocchi funzionali di spazio aereo tra Stati membri vigente alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 16 bis

Partenariati settoriali

1. I fornitori di ATM/ANS si adoperano per concludere partenariati settoriali al fine di sostenere la realizzazione del cielo unico europeo e migliorare l'efficienza della rete europea di gestione del traffico aereo. I partenariati settoriali possono essere conclusi indipendentemente da uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o relative parti, oppure nell'ambito degli stessi.

PUBLIC

2. I partenariati settoriali sono accordi di cooperazione conclusi al fine di migliorare le prestazioni in almeno uno dei settori di prestazione essenziali previsti dal sistema di prestazioni di cui all'articolo 11. I partenariati settoriali sono costituiti da due o più partner che contribuiscono alla fornitura di uno o più servizi di navigazione aerea. I partenariati settoriali possono comprendere, oltre ai fornitori di servizi di navigazione aerea, il gestore della rete, utenti dello spazio aereo, operatori aeroportuali o altri attori economici comparabili.[50]

3. **[..]**[51]

[52]

PUBLIC

---

50 ES and EL propose to delete the last sentence of this paragraph.

51 PCY draws attention to the new text in Art.11(7)(d)(i) regarding the possible contribution of industrial partnership to the achievement of the EU-wide targets.

52 HU, supported by SK, proposes to add the following paragraph: "*The operation of industrial partnerships shall be monitored by monitoring bodies composed of the representatives of the Member States concerned and interested stakeholders. The Commission shall establish the necessary requirements for membership of the monitoring body, as well as the terms of reference and rules of procedure under which the monitoring body shall conduct its activities. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 27(3).*"

Articolo 17

Gestione e progettazione della rete

1. Le funzioni e i servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali funzioni e servizi di rete 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.[53]

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 il gestore della rete svolga i seguenti compiti:

   a) progettazione della rete europea delle rotte e sostegno all'ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo attraverso la cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea, le autorità degli Stati membri e i blocchi funzionali di spazio aereo di cui all'articolo 16;

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

   c) servizio centrale per la gestione dei flussi di traffico aereo;

   d) creazione di un portale di informazione aeronautica in conformità all'articolo 23;

---

[53] The Presidency suggests to include the following clarification in a recital: *"Network functions and services should aim at providing both performance benefits and cost savings to the EATMN, without overlapping, or duplicating the roles and responsibilities of ANSPs, the SESAR Joint Undertaking,* […] *the Deployment Manager* ***or EASA****."*

(e) [...];

f) funzione centrale per il coordinamento delle crisi della rete;

g) servizio o servizi di assistenza centralizzati, fatto salvo l'esito positivo della valutazione di cui all'articolo 10, paragrafo 5.

I compiti di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

La Commissione ha la facoltà, previa consultazione del comitato e conformemente alla procedura di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti del gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli operatori aeroportuali.

3. Con riferimento all'elenco di cui al paragrafo 2, la Commissione può indicare compiti, riguardanti in particolare i servizi di assistenza, laddove la loro esecuzione a livello centralizzato da parte del gestore della rete sia giustificata ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 5. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

PUBLIC

4. La Commissione adotta modalità di attuazione relative ai seguenti aspetti:

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 e i servizi di rete supplementari quali definiti nel piano generale ATM;

d) le modalità relative ad un processo decisionale improntato alla cooperazione tra gli Stati membri, i fornitori di servizi di navigazione aerea e il gestore della rete per i compiti di cui al paragrafo 2;

e) le modalità di governance del gestore della rete che consentano a quest'ultimo di operare come fornitore **di funzioni e servizi** a livello di **rete** indipendente ed efficace sotto il profilo dei costi, con la partecipazione di tutti i soggetti operativi interessati [...][54];

f) le modalità di consultazione delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale tanto a livello nazionale quanto a livello europeo;

---

54 CZ and HU have a reservation on this subparagraph.

PUBLIC

g) nell'ambito dello spettro radio assegnato al traffico aereo generale dall'Unione internazionale delle telecomunicazioni, una divisione dei compiti e delle competenze tra il gestore della rete e i gestori nazionali delle frequenze, garantendo che le funzioni nazionali di gestione delle frequenze continuino ad effettuare le 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 il gestore della rete ai fini dell'ottimizzazione dell'uso delle frequenze.

h) nell'ambito del sostegno alla progettazione dello spazio aereo, una divisione dei compiti e delle competenze tra il gestore della rete, gli Stati membri e i fornitori di servizi di traffico aereo che preveda, in particolare, quanto segue:

i) il gestore della rete collabora con gli Stati membri e i fornitori di servizi di traffico aereo, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, per individuare e valutare inefficienze nella progettazione dello spazio aereo e incompatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo;

ii) gli Stati membri e i fornitori di servizi di traffico aereo elaborano, in consultazione con il gestore della rete, misure correttive volte a rimediare alle inefficienze individuate al fine di rispondere il più possibile alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo ed operatori aeroportuali;[55]

iii) fatte salve le pertinenti decisioni delle autorità competenti a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, i fornitori di servizi di traffico aereo attuano dette misure, singolarmente o congiuntamente nell'ambito di blocchi funzionali di spazio aereo, in coordinamento con il gestore della rete.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

---

[55] FR suggests to add: *'in consistency with the priority level of other operational changes'*.

5. Aspetti della progettazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui al paragrafo 2 e al paragrafo 4, lettere c) e h), sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di progettazione tiene conto delle esigenze, della stagionalità e della complessità del traffico aereo e dei piani prestazionali 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.

PUBLIC

Articolo 18

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 o dichiarati nell'Unione, nonché di fornitori militari di servizi coerentemente con l'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 216/2008.

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 alle **autorità** nazionali di vigilanza interessate.

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.

Articolo 19

Relazioni con le parti interessate

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti, **tra cui** le modifiche delle configurazioni dello spazio aereo o investimenti strategici che hanno un impatto rilevante sulla fornitura di ATM/ANS e/o sulle tariffe. Le consultazioni sono condotte in misura proporzionale alla portata dei servizi forniti[56].

Articolo 20

Rapporti con le autorità militari

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri prendono le iniziative necessarie per garantire 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.

---

56 Commission opposes the deletion of the implementing act proposed for this Article.

Articolo 21

Trasparenza della contabilità

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione. Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del fornitore di servizi, questi si sforza di conseguire il massimo rispetto possibile.

2. I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano comunque una relazione annuale e si sottopongono periodicamente ad una revisione contabile indipendente.

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 agli articol**i** 12 **e 13** e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte.

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 internazionali[57], le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.

---

[57] OJ L 243, 11.9.2002, p. 1.

Articolo 22

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 di servizi di navigazione aerea certificati o dichiarati, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti su base non discriminatoria, **fatti salvi gli interessi di sicurezza o di difesa**.

3. I fornitori di servizi certificati o dichiarati, gli utenti dello spazio aereo e gli aeroporti stabiliscono le modalità generali di accesso ai rispettivi dati operativi pertinenti diversi da quelli di cui al paragrafo 1. Le autorità nazionali di vigilanza approvano tali modalità. La Commissione può adottare misure relative alle procedure da seguire per lo scambio di dati e alla tipologia di dati per tali condizioni di accesso e la loro approvazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

PUBLIC

CAPO IV
SPAZIO AEREO E INTEROPERABILITÀ

Articolo 23

Informazioni aeronautiche in formato elettronico

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, la Commissione, in cooperazione con il gestore della rete, assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.

2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione garantisce l'elaborazione di un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello dell'Unione, 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.

3. La Commissione adotta misure relative alla definizione e realizzazione di un portale elettronico di informazioni integrate. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

PUBLIC

Articolo 23 bis[58]

Uso flessibile dello spazio aereo

1. Tenuto conto dell'organizzazione degli aspetti militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione uniforme nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo descritto dall'ICAO e sviluppato da Eurocontrol, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti e coerentemente con il piano generale ATM.

2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.

3. Se, in particolare in base alle relazioni presentate dagli Stati membri, si rende necessario rafforzare e armonizzare l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, la Commissione adotta misure nell'ambito della politica comune dei trasporti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

---

58 Former Article 7 of Regulation 551/2004, aligned to the TFEU.

Articolo 24

Sviluppo tecnologico e interoperabilità della gestione del traffico aereo

1. La Commissione adotta norme di attuazione relative alla promozione dello sviluppo tecnologico e dell'interoperabilità della gestione del traffico aereo e connesse con lo sviluppo e l'attuazione del piano generale ATM. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3, prima dell'attuazione del piano generale ATM.

2. In relazione alle norme di cui al paragrafo 1 si applica l'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 216/2008. Se del caso la Commissione chiede all'EAA di inserire tali norme nel programma di lavoro annuale di cui all'articolo 56 del citato regolamento.

PUBLIC

PUBLIC

CAPO V
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 25

Adeguamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati[59] in conformità all'articolo 26 al fine di [...] modificare [...][60] le condizioni relative ai certificati da rilasciare ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato II, **punto 2 [, lettere b), c) d, e), f), g), h)]**[61] allo scopo di tenere conto dell'esperienza acquisita dalle autorità nazionali di vigilanza nell'applicazione di tali requisiti e condizioni o dell'evoluzione dei sistemi di gestione del traffico aereo in termini di interoperabilità e fornitura integrata di servizi di navigazione aerea.

---

59 BG and PL prefer the ordinary legislative procedure instead of delegated acts.
60 Annex I has now been merged with Annex V in Regulation (EC) No 216/2008.
61 The list in square brackets needs to be examined and decided upon.

[62]Articolo 26

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di potere di cui all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [*data di pubblicazione del presente regolamento*]. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 25 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

---

62 CION has a reservation on Articles 26 and 27.

PUBLIC

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 25 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 27

Procedura di Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico, in seguito denominato "comitato", composto di due rappresentanti di ciascuno Stato membro e presieduto dalla Commissione. Il comitato assicura un esame adeguato degli interessi di tutte le categorie di utenti. Il comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

4. Nei casi in cui il comitato non esprime 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.

PUBLIC

Articolo 28

Consultazione delle parti interessate da parte della Commissione

1. La Commissione istituisce un meccanismo a livello dell'Unione per effettuare, se del caso, consultazioni relative all'attuazione del presente regolamento. A tali consultazioni partecipa anche il comitato specifico del dialogo settoriale istituito con decisione 98/500/CE della Commissione.

2. Le parti interessate possono comprendere:

– fornitori di servizi di navigazione aerea o pertinenti gruppi che li rappresentano,

– gestore della rete,

– operatori aeroportuali o pertinenti gruppi che li rappresentano,

– utenti dello spazio aereo o pertinenti gruppi che li rappresentano,

– forze militari,

– industria manifatturiera,

– organismi rappresentativi del personale, e

– coordinatori aeroportuali nazionali.

3. La Commissione mette a disposizione degli Stati membri il risultato della consultazione.

PUBLIC

Articolo 29

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 30[63]

Relazioni con i paesi terzi

L'Unione e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine essi si adoperano, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, per estendere l'applicazione del presente regolamento a detti paesi. Essi si adoperano inoltre per cooperare con tali paesi nell'ambito di blocchi funzionali di spazio aereo o di accordi sulle funzioni di rete, ovvero nel contesto dell'accordo tra l'Unione europea ed **Eurocontrol** [...] che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata.

---

63 EL has a scrutiny reservation on this article.

Articolo 31

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, compreso quello di Eurocontrol nel quadro dell'accordo UE-Eurocontrol.

Articolo 32

Riservatezza

1. Le autorità nazionali di vigilanza, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione[64], si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza o 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 interessati alla tutela delle loro informazioni sensibili sotto il profilo commerciale.

3. Le informazioni e i dati forniti in conformità del sistema di tariffazione di cui all'articolo 12 sono resi pubblici.

---

[64] ES proposes to add the Network Manager.

PUBLIC

Articolo 33

Sanzioni

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, **in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi**. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive. [...]

Articolo 34

Riesame e metodi di valutazione degli impatti

1. La Commissione riesamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento e riferisce al Parlamento europeo ed al Consiglio alla fine di ciascun periodo di riferimento di cui all'articolo 11, paragrafo 5, lettera d). Qualora giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni pertinenti all'applicazione del presente regolamento.

65

2. 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.

---

65 NL proposes to reinstate Article 12(3) of Regulation (EC) No 549/2004 on the opinion of the Committee.

PUBLIC

Articolo 35

Salvaguardie

Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri applichino misure di cui essi ravvisino la necessità per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e 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, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa,

b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico,

c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato,

d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale,

e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le possibilità necessarie per le esercitazioni.

Articolo 36

[...];

PUBLIC

Articolo 37

Abrogazione

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

Il regolamento (CE) n. 552/2004 è abrogato ad eccezione

- degli articoli 5 e 6 e degli allegati III e IV, che continueranno ad applicarsi ai fini delle dichiarazioni sino all'entrata in vigore delle pertinenti misure di esecuzione di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 216/2008;

- degli articoli 4 e 7, che continueranno ad applicarsi sino all'entrata in vigore delle pertinenti misure di esecuzione di cui all'articolo 24 e all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

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

Articolo 37 bis (nuovo)

Disposizioni transitorie

[...]

PUBLIC

Articolo 38

Entrata in vigore e applicazione

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

L'articolo 3 si applica 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

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

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	Il presidente

PUBLIC

ALLEGATO I

REQUISITI DELLE ORGANIZZAZIONI RICONOSCIUTE

Le organizzazioni riconosciute 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;

– 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;

- 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.

L'organizzazione riconosciuta, il suo direttore e il personale preposto ai controlli non possono partecipare, direttamente o in veste di rappresentanti autorizzati, alla progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di componenti o sottosistemi o al loro uso. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore.

PUBLIC

L'organizzazione riconosciuta deve svolgere i controlli con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica possibili e deve essere esente da qualsiasi pressione e incentivo, in particolare di tipo finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati della sua ispezione, in particolare da parte di persone o gruppi di persone interessate ai risultati dei controlli.

PUBLIC

4. Il personale dell'organizzazione riconosciuta deve avere:

   – una solida formazione tecnica e professionale,

   – soddisfacenti conoscenze dei requisiti delle ispezioni che esegue e un'adeguata esperienza delle relative operazioni,

   – la capacità di redigere le dichiarazioni, le registrazioni e le relazioni per dimostrare che le ispezioni sono state effettuate,

   – imparzialità. La retribuzione del suo personale non deve dipendere dal numero di ispezioni effettuate né dai risultati delle stesse.

ALLEGATO II

CONDIZIONI DA COLLEGARE AI CERTIFICATI

1. I certificati specificano:

   a) l'autorità nazionale di vigilanza che rilascia il certificato;

   b) il richiedente (nome e indirizzo);

   c) i servizi **e, in caso, le funzioni per** i quali il **fornitore è** [...] certificato;

   d) una dichiarazione di conformità del richiedente ai requisiti comuni di cui all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;

   e) la data di rilascio e il periodo di validità del certificato.

2. Le condizioni supplementari collegate ai certificati possono eventualmente riguardare:

   a) l'accesso non discriminatorio ai servizi **di navigazione aerea** per gli utenti dello spazio aereo e il livello richiesto di efficienza di tali servizi, compresi i livelli di sicurezza e interoperabilità;

   b) le specifiche operative per il particolare servizio;

   c) i termini temporali entro cui i servizi dovrebbero essere forniti;

   d) i vari apparati operativi da usare per ogni particolare servizio;

   e) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizio/i diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;

   f) i contratti, accordi o altre intese tra il fornitore dei servizi e un terzo, che riguardano i servizi;

PUBLIC

g) la comunicazione di informazioni ragionevolmente necessarie per verificare l'ottemperanza dei servizi ai requisiti comuni, inclusi piani, dati finanziari e operativi, nonché modifiche di rilievo del tipo e/o della portata dei servizi di navigazione aerea forniti;

h) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.

PUBLIC

ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento 549/2004	Regolamento 550/2004	Regolamento 551/2004	Regolamento 552/2004	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafi da 1 a 3				Articolo 1, paragrafi da 1 a 3
		Articolo 1, paragrafo 3		Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 1, paragrafo 4				Articolo 1, paragrafo 5
	Articolo 1			----------
		Articolo 1, paragrafi 1, 2 e 4		----------
			Articolo 1	----------
Articolo 2, nn. da (1) a (35)				Articolo 2, nn. da (1) a (35)
				Articolo 2, nn. da (36) a (38)
Articolo 2, nn. 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				----------
Articolo 3				----------
Articolo 4, paragrafi 1 e 2				Articolo 3, paragrafi 1 e 2

PUBLIC

				Articolo 3, paragrafi 3 e 4
Articolo 4, paragrafo 3				Articolo 3, paragrafo 5
				Articolo 3, paragrafo 6
Articolo 3, paragrafi 4 e 5				Articolo 3, paragrafi 7 e 8
				Articolo 3, paragrafo 9
	Articolo 2, paragrafo 1			Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)
				Articolo 4, paragrafo 1, lettere da b) a g)
	Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafo 2
				Articolo 5, paragrafi 1 e 2
	Articolo 2, paragrafi da 3 a 6			Articolo 5, paragrafi da 3 a 6
	Articolo 3, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
			Articolo 8, paragrafi 1 e 3	Articolo 6, paragrafi 3 e 4
				Articolo 6, paragrafo 5

PUBLIC

			Articolo 8, paragrafi 2 e 4	----------
	Articolo 6			---------- -
Articolo 10, paragrafo 1				Articolo 7, paragrafo 1
				Articolo 7, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafo 1			Articolo 8, paragrafo 1
				Articolo 8, paragrafo 2
	Articolo 7, paragrafi 4 e 6			Articolo 8, paragrafi 3 e 4
	Articolo 7, paragrafi 2, 3, 5 e da 7 a 9			----------
	Articolo 8			Articolo 9
				Articolo 10
	Articolo 9			----------
Articolo 11				Articolo 11
	Articolo 14			Articolo 12
	Articolo 15			Articolo 13
	Articolo 16			Articolo 14

PUBLIC

	Articolo 15 bis			Articolo 15
	Articolo 9 bis, paragrafo 1			Articolo 16, paragrafi 1 e 3
				Articolo 16, paragrafo 2
	Articolo 9 bis, paragrafo 2, lettera i)			----------
	Articolo 9 bis, paragrafo 2			Articolo 16, paragrafo 4
				Articolo 16, paragrafo 5
	Articolo 9 bis, paragrafi da 3 a 9			Articolo 16, paragrafi da 6 a 12
	Articolo 9 ter			----------
		Articolo 6, paragrafi 1 e 2, lettera b)		Articolo 17, paragrafi 1e 2, lettera b)
				Articolo 17, paragrafo 2, lettere da c) a e)
		Articolo 6, paragrafi 3 e 4, lettera d)		Articolo 17, paragrafi 3 e 4, lettera d)
				Articolo 17, paragrafo 4, lettera e)
		Articolo 6, paragrafo 4, lettere e) e f)		Articolo 17, paragrafo 4, lettere f) e g)
		Articolo 6, paragrafi 5 e 7		Articolo 17, paragrafi 5 e 6

PUBLIC

		Articolo 6, paragrafi 8 e 9		----------
	Articolo 10			Articolo 18
				Articolo 19
	Articolo 11			Articolo 20
	Articolo 12			Articolo 21
	Articolo 13			Articolo 22
		Articolo 3		----------
		Articolo 3 bis		Articolo 23
		Articolo 4		---------- ----
		Articolo 7		---------- ----
		Articolo 8		---------- ----
			Articolo 3	Articolo 24, paragrafi 1 e 2
			[...]	---------- ----
			Articolo 2 [...]	----------
			Articolo [...] paragrafi da **4** a 7	----------
	Articolo 17, paragrafo 1			Articolo 25

PUBLIC

				Articolo 26
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3				Articolo 27, paragrafi da 1 a 3
Articolo 5, paragrafi 4 e 5				----------
Articolo 10, paragrafi 2 e 3				Articolo 28, paragrafi 1 e 2
Articolo 6				Articolo 29
Articolo 7				Articolo 30
Articolo 8				Articolo 31
	Articolo 4			----------
			Articolo 9	----------
	Articolo 18			Articolo 32
Articolo 9				Articolo 33
Articolo 12, paragrafi da 2 a 4				Articolo 34, paragrafi da 1 a 3
Articolo 12, paragrafo 1				----------
	Articolo 18 bis			---- --------
		Articolo 10		----- -------
Articolo 13				Articolo 35
Articolo 13 bis				Articolo 36

PUBLIC

			Articolo 10	----------
			Articolo 11	Articolo 37
	Articolo 19, paragrafo 1			Articolo 38
	Articolo 19, paragrafo 2			----------
	Allegato I		Allegato V	Allegato I
			Allegato I	----------
	Allegato II			Allegato II
			Allegato II	----------
				Allegato III
			Allegato III	----------
			Allegato IV	----------

PUBLIC