

**REGLAMENTO (CE) Nº 1794/2006 DE LA COMISIÓN****de 6 de diciembre de 2006****por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 15, apartado 4,

Visto el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 8, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión ha recibido el mandato de establecer un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea en la Comunidad. A tal efecto, el instrumento más adecuado para garantizar una aplicación uniforme del sistema común de tarificación en el cielo único es el reglamento, que garantiza una aplicación uniforme.
- (2) Eurocontrol ha recibido el mandato, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento marco, de asistir a la Comisión en el desarrollo de las normas de aplicación del sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. El presente Reglamento se basa en el informe de 29 de octubre de 2004, resultante de dicho mandato.
- (3) El desarrollo de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea prestados en todas las fases del vuelo es un elemento fundamental para la consecución del cielo único europeo. Este sistema debe también contribuir a una mayor transparencia en la fijación, imposición y recaudación de las tasas cobradas a los usuarios del espacio aéreo, de modo que se fomente la prestación de unos servicios de navegación aérea seguros, eficaces y eficientes en beneficio de los usuarios de los servicios de navegación aérea, que financie el sistema y que estimule la prestación de servicios integrados.
- (4) Para alcanzar el objetivo general de aumento de la eficiencia en costes de los servicios de navegación aérea, el sistema de tarificación debe impulsar la eficiencia tanto de costes como operativa.
- (5) Con el fin de facilitar el acceso de los viajeros a la red de transporte aéreo y, en particular, a los aeropuertos de

tamaño pequeño y mediano y así como también a los más grandes, a un coste aceptable, los Estados miembros deben poder aplicar una tarifa unitaria única para los servicios de aproximación de todos los aeropuertos en los que opere un determinado proveedor de servicios de tránsito aéreo, o de varios grupos de aeropuertos, en su caso, de forma que se puedan cubrir la totalidad de los costes de los servicios de aproximación.

- (6) El sistema común de tarificación debe ser compatible con el artículo 15 del Convenio de la OACI sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago en 1944.
- (7) Dado que la mayoría de los Estados miembros son parte en el Acuerdo multilateral de Eurocontrol de 12 de febrero de 1981, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (tarifas de ruta), y que la Comunidad ha firmado el Protocolo de adhesión al Convenio de Eurocontrol revisado, las disposiciones del presente Reglamento deben ser compatibles con el sistema de tasas de ruta de Eurocontrol.
- (8) El sistema de tarificación debe permitir una utilización óptima del espacio aéreo que tenga en cuenta los flujos del tráfico aéreo, especialmente en los bloques funcionales de espacio aéreo, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) <sup>(3)</sup>.
- (9) Tal como se indica en la Declaración adjunta al Reglamento del espacio aéreo <sup>(4)</sup>, la Comisión redactará un informe a más tardar en el año 2008 acerca de la experiencia adquirida en la creación de los bloques funcionales del espacio aéreo. Con este motivo, la Comisión evaluará las dificultades que pudiera plantear el mantenimiento de tarifas unitarias diferentes dentro de un bloque funcional del espacio aéreo.
- (10) Es necesario establecer unos requisitos que garanticen una información sobre la base del coste disponible a su debido tiempo para los representantes de los usuarios del espacio aéreo y a las autoridades competentes.
- (11) El nivel de tarificación impuesto, en particular, a las aeronaves ligeras, no debe disuadir de la utilización de instalaciones y servicios necesarios para la seguridad o de la introducción de nuevas técnicas y procedimientos.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

<sup>(4)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 25.

- (12) La fórmula de tarificación de los servicios de aproximación de navegación aérea debe reflejar la naturaleza diferente de estos frente a los servicios de navegación aérea de ruta.
- (13) Los Estados miembros deben ser capaces de fijar sus tasas unitarias de forma colectiva, especialmente cuando las zonas de tarificación cubran el espacio aéreo de más de un Estado miembro o cuando sean parte de un sistema común de tarifas de ruta.
- (14) Con el fin de mejorar la eficiencia del sistema de tarificación y reducir la carga de trabajo administrativa y de contabilidad, los Estados miembros deben ser capaces de recaudar el pago de las tasas de ruta de forma colectiva, en el marco de un sistema común y a través de una tasa única por vuelo.
- (15) Es importante reforzar las disposiciones jurídicas necesarias para garantizar un pago rápido y completo de las tasas de navegación aérea por parte de los usuarios de los servicios de navegación aérea.
- (16) Las cargas que se impongan a los usuarios del espacio aéreo deben ser establecidas y aplicadas de forma equitativa y transparente, previa consulta con ellos. Dichas cargas deben revisarse de forma periódica.
- (17) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las medidas necesarias para el desarrollo de un sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea compatible con el sistema de tasas de ruta de Eurocontrol.
2. El presente Reglamento se aplicará a los servicios de navegación aérea prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea designados de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 550/2004 y por los proveedores de servicios meteorológicos, si han sido designados de conformidad con el artículo 9, apartado 1, de dicho Reglamento, para el tráfico aéreo general de las regiones EUR y AFI de la OACI en las que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea.
3. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo bajo su responsabilidad en otras regiones de la OACI, siempre que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento a los proveedores de servicios de navegación aérea a los que se haya permitido prestar servicios de navegación aérea sin certificación, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento de prestación de servicios.

5. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea prestados en aeropuertos con menos de 50 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, independientemente del peso máximo al despegue o del número de asientos de pasaje, contabilizando el número de movimientos como la suma de despegues y aterrizajes y calculándolos como la media de los tres años anteriores.

Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión. La Comisión publicará periódicamente una lista actualizada de los aeropuertos exonerados.

6. Sin perjuicio de la aplicación de los principios contemplados en los artículos 14 y 15 del Reglamento de prestación de servicios, los Estados miembros podrán decidir no calcular las tasas de aproximación de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento, ni fijar las tarifas unitarias de aproximación tal como se contempla en el artículo 13 del presente Reglamento con respecto a los servicios de navegación aérea prestados en aeropuertos con menos de 150 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, independientemente del peso máximo al despegue o del número de asientos de pasaje, contabilizando el número de movimientos como la suma de despegues y aterrizajes, y calculándolos como la media de los tres años anteriores.

Antes de tomar esta decisión, los Estados miembros evaluarán en qué medida se cumplen las condiciones establecidas en el anexo I, incluida la consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

La evaluación final acerca del cumplimiento de las condiciones, así como la decisión de los Estados miembros, serán publicadas y comunicadas a la Comisión, proporcionando a los Estados miembros un razonamiento completo de las conclusiones, incluidos los resultados de las consultas con los usuarios.

#### Artículo 2

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el artículo 2 del Reglamento marco.

Serán aplicables también las siguientes definiciones:

- a) «usuario de servicios de navegación aérea»: operador de la aeronave en el momento en que se realizó el vuelo o, si la identidad del operador no se conoce, el propietario de la aeronave, a no ser que él o ella prueben que el operador era otra persona en ese momento;

- b) «representante de los usuarios del espacio aéreo»: cualquier persona jurídica o entidad que represente los intereses de una o varias categorías de usuarios de servicios de navegación aérea;
- c) «IFR»: Reglas de vuelo por instrumentos, definidas en el anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944 (décima edición, julio de 2005);
- d) «VFR»: Reglas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944 (décima edición, julio de 2005);
- e) «zona de tarificación de ruta»: volumen de espacio aéreo para el que se ha establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;
- f) «zona de tarificación de aproximación»: aeropuerto o grupo de aeropuertos para los que se ha establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;
- g) «transporte aéreo comercial»: cualquier operación de vuelo que incluya el transporte de pasajeros, mercancías o correo, en régimen de remuneración o arrendamiento.

#### Artículo 3

##### Principios del sistema de tarificación

1. El sistema de tarificación reflejará los costes incurridos, tanto directa como indirectamente, por la prestación de los servicios de navegación aérea.
2. Los costes de los servicios de ruta se financiarán a través de tasas de ruta impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea.
3. Los costes de los servicios de aproximación se financiarán a través de tasas de aproximación impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea y/o de otros ingresos, incluidas las subvenciones cruzadas, de conformidad con la legislación comunitaria.
4. Lo dispuesto en los apartados 2 y 3 se entenderá sin perjuicio de la financiación de exoneraciones reconocidas a determinados usuarios de servicios de navegación aérea a través de otras fuentes de financiación, de conformidad con el artículo 9 del presente Reglamento.
5. El sistema de tarificación proporcionará transparencia y promoverá las consultas sobre las bases de costes y la asignación de estos entre los diferentes servicios.

#### Artículo 4

##### Establecimiento de las zonas de tarificación

1. Los Estados miembros establecerán en el espacio aéreo bajo su responsabilidad zonas de tarificación donde se prestarán servicios de navegación aérea a usuarios del espacio aéreo.

2. Las zonas de tarificación del espacio aéreo se definirán ajustándose a las operaciones y servicios de control del tránsito aéreo y previa consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo.

3. Las zonas de tarificación de ruta se extenderán desde el suelo hasta el espacio aéreo superior, incluyendo este, sin perjuicio de la posibilidad de que un Estado miembro establezca, previa consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo, una zona específica para un área terminal compleja.

4. Si las zonas de tarificación se extienden a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, los Estados miembros en cuestión tomarán las medidas necesarias para asegurar la coherencia y uniformidad en su aplicación al espacio aéreo, e informarán de ello a la Comisión y a Eurocontrol.

## CAPÍTULO II

### COSTES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

#### Artículo 5

##### Servicios, instalaciones y actividades admisibles

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 1, apartados 2 y 4, establecerán, en las zonas de tarificación bajo su responsabilidad, los costes de la prestación de servicios de navegación aérea en relación con las instalaciones y servicios proporcionados y gestionados con arreglo al Plan Regional de navegación aérea de la OACI para la región de Europa.

Los costes incluirán los gastos administrativos generales, la formación, los estudios, los ensayos y pruebas y los gastos de investigación y desarrollo asignados a estos servicios.

2. Los Estados miembros podrán determinar los costes que se presentan a continuación, siempre que estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea:

- a) costes incurridos por las autoridades nacionales pertinentes;
- b) costes incurridos por organizaciones reconocidas, según el sentido del artículo 3 del Reglamento de prestación de servicios;
- c) costes derivados de acuerdos internacionales.

3. Sin perjuicio de otras fuentes de financiación, y con objeto de alcanzar un alto nivel de seguridad, eficiencia en costes y prestación de servicios, las tasas podrán utilizarse para financiar proyectos destinados a asistir a categorías específicas de usuarios del espacio aéreo y/o a proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras comunes de navegación aérea, la prestación de servicios de navegación aérea y la utilización del espacio aéreo, de acuerdo con la legislación comunitaria.

### Artículo 6

#### Cálculo de los costes

1. La determinación de los costes de servicios, instalaciones y actividades a tenor del artículo 5 deberá ser coherente con la contabilidad contemplada en el artículo 12 de Reglamento de prestación de servicios para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre. Sin embargo, los efectos no recurrentes resultantes de la introducción de las normas internacionales de contabilidad podrán extenderse a lo largo de un período que no superará los 15 años.

2. Los costes contemplados en el apartado 1 se desglosarán en costes de personal, otros costes de explotación, costes de amortización, coste del capital y costes de carácter excepcional, entre ellos los impuestos no recuperables y derechos de aduana pagados y todos los demás costes relacionados.

Los costes de personal incluirán la remuneración bruta, los pagos por horas extra, las cotizaciones del empleador a los regímenes de seguridad social y los costes de pensiones y otras prestaciones sociales.

Los otros costes de explotación incluirán los costes incurridos por la adquisición de bienes y servicios utilizados en la prestación de servicios de navegación aérea. En particular, servicios subcontratados como las comunicaciones, el personal externo tales como los consultores, el material, la energía, los servicios públicos, el alquiler de inmuebles, los equipos e instalaciones, el mantenimiento, los costes de seguros y los gastos de viaje. Cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo adquiera otros servicios de navegación aérea, el proveedor de servicios incluirá también los gastos de tales servicios en otros costes de explotación.

Los costes de amortización deberán ser los correspondientes a los activos fijos totales utilizados a efectos de los servicios de navegación aérea. Los activos fijos se amortizarán, según sus previsiones de vida útil, de acuerdo con el método lineal aplicado a los costes históricos de los activos amortizados. Cuando los activos pertenezcan a un proveedor de servicios de navegación aérea que participa en uno de los planes de incentivos contemplados en el artículo 12, apartado 2, para el cálculo de la amortización podrá aplicarse una contabilidad de costes corrientes en lugar de la contabilidad de costes históricos. El método no deberá cambiar a lo largo de todo el período de amortización.

El coste del capital será igual al producto de:

- a) la suma del promedio del valor contable neto de los activos fijos utilizados por el proveedor de servicios de navegación aérea, tanto en explotación como en construcción, y del promedio del valor de los activos circulantes netos necesarios para la prestación de servicios de navegación aérea, y
- b) la media ponderada del tipo de interés sobre las deudas y del rendimiento de los capitales propios.

Los costes de carácter excepcional son costes extraordinarios vinculados a la prestación de los servicios de navegación aérea que se han producido durante el año.

3. A efectos del apartado 2, párrafo quinto, los factores de ponderación se basarán en la proporción de la financiación entre las deudas y los capitales propios. El tipo de interés de las deudas será igual al tipo de interés medio de las deudas del proveedor de servicios de navegación aérea. El rendimiento de los capitales propios tendrá en cuenta el riesgo financiero del servicio de navegación aérea, tomando como referencia las obligaciones del Estado. Cuando el proveedor de servicios de navegación aérea esté sujeto a uno de los planes de incentivos contemplados en el artículo 12, apartado 2, se añadirá una prima suplementaria que tenga en cuenta el riesgo financiero específico asumido por tal proveedor.

Cuando los activos no pertenezcan al proveedor de servicios de navegación aérea, pero estén incluidos en el cálculo del coste del capital, los Estados miembros se asegurarán de que los costes de estos activos no se recuperen dos veces.

### Artículo 7

#### Imputación de costes

1. Los costes de los servicios, instalaciones y actividades a tenor del artículo 5 deberán imputarse de forma transparente entre las diferentes zonas de tarificación en las que dichos costes se hubieran realmente soportado.

Cuando los costes se produzcan en diferentes zonas de tarificación, serán asignados de forma proporcional de acuerdo con una metodología transparente, de conformidad con el artículo 8.

2. Los costes de los servicios de aproximación serán los correspondientes a los siguientes servicios:

- a) servicios de control de aeródromo, servicios de información de vuelo en aeropuertos, incluidos los servicios de asesoramiento del tránsito aéreo, y servicios de alerta;
- b) servicios de tránsito aéreo relacionados con la llegada y salida de aeronaves dentro de una determinada distancia alrededor de un aeropuerto, con base en requisitos operativos;
- c) una asignación adecuada de todos los demás componentes de los servicios de navegación aérea que refleje la proporción de los servicios de ruta y los servicios de aproximación.

3. Los costes de los servicios de ruta serán los contemplados en el apartado 1, con exclusión de los contemplados en el apartado 2.

4. Cuando, de conformidad con el artículo 9, se hayan concedido exoneraciones a vuelos VFR, el proveedor de servicios de navegación aérea identificará separadamente los costes de los servicios de navegación aérea prestados a vuelos VFR de los prestados a los vuelos IFR. Estos costes podrán determinarse con arreglo a un método de costes marginales que tenga en cuenta las ventajas de los vuelos IFR derivados de servicios prestados a los vuelos VFR.

### Artículo 8

#### Transparencia de la base de costes

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de prestación de servicios, los Estados miembros y/o los proveedores de servicios de navegación aérea organizarán un intercambio de información acerca de las bases de costes, los planes de inversión y las previsiones de tráfico con los representantes de los usuarios del espacio aéreo, si estos últimos así lo solicitan. A continuación, y como mínimo con periodicidad anual, se pondrán a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, ante la Comisión y, cuando proceda ante Eurocontrol, sus costes respectivos, establecidos de forma transparente de conformidad con el artículo 5.

2. La información contemplada en el apartado 1 se basará en las tablas de información y en las disposiciones de aplicación establecidas en el anexo II, cuando un Estado miembro haya tomado la decisión contemplada en el artículo 1, apartado 6, o bien en las disposiciones de la parte 1 del anexo III, cuando un Estado miembro haya indicado a la Comisión su intención de tomar dicha decisión.

### CAPÍTULO III

#### FINANCIACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA A TRAVÉS DE LAS TASAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

### Artículo 9

#### Exoneraciones del pago de las tasas de navegación aérea

1. Los Estados miembros exonerarán del pago de las tasas de ruta a:

- a) los vuelos efectuados por aeronaves cuyo peso máximo autorizado al despegue sea inferior a dos toneladas métricas;
- b) los vuelos mixtos VFR/IFR en las zonas de tarificación en las que solo se efectúan mediante procedimientos VFR y no se cobre una tasa por vuelos VFR;
- c) los vuelos efectuados exclusivamente para el transporte, en misión oficial, del Monarca reinante y de su familia inmediata, de Jefes de Estado, Presidentes de Gobierno y Ministros del Gobierno; en todos los casos, tal situación debe quedar claramente reflejada por el indicador de estado correspondiente en el plan de vuelo;
- d) los vuelos de búsqueda y salvamento autorizados por el organismo competente apropiado.

2. Los Estados miembros podrán exonerar del pago de las tasas de ruta a:

- a) los vuelos militares efectuados por aeronaves militares de cualquier país;

b) los vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente al efecto de obtención de licencias, o habilitación de la tripulación de cabina de vuelo, siempre que tal situación quede claramente reflejada en el plan de vuelo; los vuelos deben efectuarse únicamente en el espacio aéreo del Estado miembro considerado y no podrán servir para transporte de pasajeros y/o carga, ni para el posicionamiento o traslado de la aeronave;

c) los vuelos efectuados exclusivamente para el ensayo o calibración de equipos utilizados o que se hayan de utilizar como ayudas terrestres a la navegación aérea, excluidos los vuelos de posicionamiento efectuados por las aeronaves consideradas;

d) los vuelos que terminan en el mismo aeropuerto de donde ha partido la aeronave y en cuyo transcurso no se haya efectuado ningún aterrizaje intermedio;

e) los vuelos VFR;

f) los vuelos humanitarios autorizados por el organismo competente apropiado;

g) los vuelos de aduanas y policía.

3. Los Estados miembros podrán exonerar del pago de las tasas de aproximación a los vuelos contemplados en los apartados 1 y 2.

4. Los costes generados por los vuelos exonerados no serán tenidos en cuenta a efectos del cálculo de las tarifas unitarias.

Tales costes estarán compuestos por:

a) el coste de los vuelos VFR exonerados, determinados en el artículo 7, apartado 4;

b) los costes de los vuelos IFR exonerados, que serán calculados como el producto de los costes generados por los vuelos IFR y la proporción entre el número de unidades de servicio exoneradas y el número total de unidades de servicio; el coste generado por vuelos IFR será igual a los costes totales menos el coste de los vuelos VFR.

Los Estados miembros garantizarán el reembolso a los proveedores de servicios de navegación aérea de los servicios que presten a vuelos exonerados.

### Artículo 10

#### Cálculo de las tasas de ruta

1. La tasa de ruta para un vuelo específico en una zona de tarificación de ruta específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de ruta por las unidades de servicio en ruta de dicho vuelo.

2. Sin perjuicio de la aplicación por un Estado miembro de un plan de incentivos para los proveedores de servicios de navegación aérea, de conformidad con el artículo 12, apartado 2, la tarifa unitaria de la zona de tarificación de ruta se calculará dividiendo los costes de los servicios de navegación aérea de ruta previstos entre el número previsto de unidades de servicio de ruta tasables para el año correspondiente. Los costes previstos incluirán el saldo resultante de la recuperación por exceso o por defecto de los años anteriores.

3. Las unidades de servicio de ruta se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo IV.

#### Artículo 11

##### **Cálculo de las tasas de aproximación**

1. Sin perjuicio de la posibilidad recogida en el artículo 3 de financiar los servicios de navegación aérea de aproximación a través de otras fuentes de financiación, la tasa de aproximación de un vuelo específico en una zona de tarificación de aproximación específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación de aproximación por las unidades de servicio de aproximación de dicho vuelo.

2. Sin perjuicio de la aplicación por un Estado miembro de un plan de incentivos para los proveedores de servicios de navegación aérea, de conformidad con el artículo 12, apartado 2, la tarifa unitaria de la zona de tarificación de aproximación se calculará dividiendo los costes de los servicios de navegación aérea de aproximación previstos entre el número previsto de unidades de servicio de aproximación tasables para el año correspondiente. Los costes previstos incluirán el saldo resultante de la recuperación por exceso o por defecto de los años anteriores.

3. Las unidades de servicio de aproximación se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo V.

#### Artículo 12

##### **Planes de incentivos**

1. Los Estados miembros podrán establecer o aprobar planes de incentivos consistentes en la aplicación, de forma no discriminatoria y transparente, de ventajas o desventajas financieras destinadas a respaldar la mejora de la prestación de servicios de navegación aérea que den como resultado un cálculo diferente de las tasas, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 2 y 3. Estos incentivos podrán aplicarse tanto a los proveedores de servicios de navegación aérea como a los usuarios del espacio aéreo.

2. Cuando un Estado miembro decida aplicar un plan de incentivos a los proveedores de servicios de navegación aérea deberá fijar de antemano, tras la consulta contemplada en el artículo 15, las condiciones con arreglo a las cuales se determinará el nivel máximo de la tarifa unitaria o de los ingresos para cada año de un período que no podrá superar los cinco años. Estas condiciones se fijarán tomando como referencia el nivel de costes previsto (incluido el coste de capital) para el período, y podrán establecer modulaciones financieras (por encima o por debajo de los costes previstos) teniendo en cuenta aspectos particulares de la actuación de los proveedores de servicios de

navegación aérea, entre ellos: la eficiencia, la calidad del servicio, los resultados de proyectos particulares, los logros y competencias o el nivel de cooperación con otros proveedores de servicios de navegación aérea, con el fin de tener en cuenta efectos de red.

3. Cuando un Estado miembro decida aplicar un plan de incentivos, incluidas las modulaciones en horario nocturno, a los usuarios de servicios de navegación aérea deberá modular, tras la consulta contemplada en el artículo 15, las tasas cobradas a los mismos al objeto de tener en cuenta los esfuerzos realizados por estos para optimizar el uso de los servicios de navegación aérea, reducir los costes globales de tales servicios y aumentar su eficiencia, en particular a través de una disminución de las tasas de acuerdo con un equipamiento de a bordo que aumente la capacidad o compense los inconvenientes derivados de elegir rutas menos congestionadas.

Estos planes de incentivos serán limitados en el tiempo, el alcance y la cuantía. El ahorro estimado generado por las mejoras de funcionamiento deberá, como mínimo, compensar, dentro de un período razonable, el coste de los incentivos. El plan será objeto de revisiones periódicas en las que participarán representantes de los usuarios del espacio aéreo.

4. Los Estados miembros que hubieran establecido o aprobado planes de incentivos vigilarán su adecuada aplicación por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.

#### Artículo 13

##### **Establecimiento de las tarifas unitarias para las zonas de tarificación**

1. Los Estados miembros garantizarán que, con periodicidad anual, se establezcan las tarifas unitarias para cada zona de tarificación. Podrán también disponer que las tarifas unitarias se determinen de antemano para cada año durante un período que no podrá superar los cinco años.

2. En caso de cambios importantes e inesperados del tráfico o de los costes, las tarifas unitarias podrán ser modificadas a lo largo del año.

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión y, cuando proceda, a Eurocontrol, de las tarifas unitarias para cada zona de tarificación.

#### Artículo 14

##### **Recaudación de las tasas**

1. Los Estados miembros podrán cobrar las tasas a través de una tasa única por vuelo.

2. Los usuarios de servicios de navegación aérea pagarán íntegramente y sin demora todas las tasas de navegación aérea.

3. Los Estados miembros garantizarán la aplicación de medidas coercitivas eficaces. Entre tales medidas podrá incluirse la denegación de servicios, la detención de la aeronave u otras medidas coercitivas de conformidad con la legislación vigente.

*Artículo 15***Transparencia del mecanismo de tarificación**

1. Los Estados miembros garantizarán que los representantes de los usuarios del espacio aéreo sean consultados de forma periódica sobre la política de tarificación. Para ello, les facilitarán la información necesaria sobre el mecanismo de tarificación, como se establece en el anexo VI, o cuando un Estado miembro haya tomado la decisión contemplada en el artículo 1, apartado 6, y con la información necesaria establecida en la parte 2 del anexo III, y organizarán reuniones de consulta eficaces y transparentes para presentarles esta información, así como la información contemplada en el artículo 8, en presencia de los proveedores de servicios de navegación aérea participantes.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de prestación de servicios, la documentación pertinente deberá ser puesta a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, la Comisión, Eurocontrol y las autoridades nacionales de supervisión tres semanas antes de la reunión de consulta.

## CAPÍTULO IV

## DISPOSICIONES FINALES

*Artículo 16***Recurso**

Los Estados miembros garantizarán que las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento sean debidamente motivadas y estén sujetas a un procedimiento efectivo de revisión y/o de recurso.

*Artículo 17***Facilitación del control del cumplimiento**

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las inspecciones y exámenes efectuados por la autoridad nacional de supervisión o por una organización reconocida que actúe en

su nombre, incluidas las visitas *in situ*. Se habilitará a las personas autorizadas por dichas autoridades para:

- a) examinar los documentos contables pertinentes, registros de activos, inventarios y demás material pertinente para el establecimiento de las tasas de navegación aérea;
- b) hacer copias de tales documentos o de sus extractos;
- c) pedir explicaciones verbales *in situ*;
- d) acceder a los locales, terrenos o medios de transporte pertinentes.

Las inspecciones y exámenes se llevarán a cabo respetando los procedimientos vigentes en el Estado miembro en que se realicen.

*Artículo 18***Entrada en vigor**

1. El presente Reglamento entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. El presente Reglamento se aplicará a partir del 1 de enero de 2007.

No obstante, los Estados miembros podrán retrasar la aplicación de los artículos 9, 10, 12, 13 y 14, en relación con las tasas de ruta, hasta el 1 de enero de 2008.

Los Estados miembros podrán retrasar la aplicación de los artículos 9, 11, 12, 13, 14 y 15, en relación con las tasas de aproximación, hasta el 1 de enero de 2010.

Los Estados miembros que decidan retrasar la aplicación con arreglo a los párrafos segundo y tercero deberán notificarlo a la Comisión.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 6 de diciembre de 2006.

Por la Comisión

Jacques BARROT

Vicepresidente

## ANEXO I

**EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES APLICABLES A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN AEROPUERTOS EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 1, APARTADO 6**

Las condiciones que han de evaluarse con arreglo al artículo 1, apartado 6, son las siguientes:

- 1) medida en la que los proveedores de servicios de navegación aérea pueden ofrecer o retirar libremente la prestación de servicios de navegación aérea en aeropuertos:
    - existencia o no de barreras económicas significativas que impidieran que un proveedor de servicios de navegación aérea ofrezca o retire la prestación de tales servicios,
    - existencia o no de barreras jurídicas que impidieran que un proveedor de servicios de navegación aérea ofrezca o retire la prestación de tales servicios,
    - duración del contrato,
    - existencia de un procedimiento que permita la transferencia de los activos y del personal de un proveedor de servicios de navegación aérea a otro;
  - 2) medida en que los aeropuertos pueden determinar libremente a quién contratar sus servicios de navegación aérea, incluida la posibilidad de autoprestación:
    - posibilidad o no de que los aeropuertos adopten un sistema de autoprestación de servicios de navegación aérea,
    - existencia o no de barreras jurídicas, contractuales o de facto para que un aeródromo pueda cambiar de proveedor de servicios de navegación aérea,
    - papel desempeñado por los representantes de los usuarios del espacio aéreo en el proceso de selección de proveedor de servicios de navegación aérea;
  - 3) medida en que existe un abanico de proveedores de servicios de navegación aérea entre los que los aeropuertos pueden escoger:
    - existencia o no de rigideces estructurales que restrinjan a los aeropuertos una elección efectiva de los servicios de navegación aérea,
    - existencia de otros proveedores de servicios de navegación aérea alternativos, incluida la posibilidad de autoprestación, que hagan posible una selección por parte de los aeropuertos de los servicios de navegación aérea;
  - 4) medida en la que los aeropuertos están sujetos a presiones de costes o a incentivos de origen normativo:
    - existencia o no de un entorno competitivo a la hora de ofrecer servicios a líneas aéreas,
    - medida en que los aeropuertos se hacen cargo de los costes de los servicios de navegación aérea,
    - existencia o no de un entorno competitivo o de unos incentivos económicos destinados a contener los precios o por el contrario a fomentar la reducción de los costes.
-





(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

### Información complementaria sobre el coste del capital

	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Promedio del capital de explotación									
De este, promedio de los activos a largo plazo									
Coste del capital antes de impuestos (%)									
Rendimiento del capital accionarial (%)									
Tipo de interés sobre la deuda (%)									

## 2. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Además de esto, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

- descripción de la metodología utilizada para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, basándose en la lista de instalaciones y servicios del Plan Regional de navegación aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754), y descripción de la metodología utilizada para asignar dichos costes entre las diferentes zonas de tarificación,
- descripción y explicación de las diferencias entre las cifras previstas y reales del año (n - 1),
- descripción y explicación de los costes previstos a cinco años, con base en el plan de negocio,
- descripción de los costes incurridos por los Estados miembros (Otros costes del Estado),
- descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes. Si se adopta una contabilidad de costes corrientes, se proporcionarán los datos comparables de costes históricos,
- justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos,
- descripción del coste en cada aeródromo de cada zona de tarificación de aproximación; para aeropuertos con menos de 20 000 movimientos de transporte aéreo comercial al año, contabilizados como promedio de los últimos tres años, los costes podrán presentarse de forma agregada por aeródromo,
- desglose de los costes meteorológicos entre costes directos y «costes básicos MET», apoyo a los costes de instalaciones y servicios meteorológicos que se utilizan habitualmente para necesidades meteorológicas de índole general. Estos incluirán el análisis y las previsiones de carácter general, las observaciones meteorológicas por radar y satélite, las redes de observación tanto de superficie como de altitudes superiores, los sistemas de comunicación meteorológica, los centros de tratamiento de datos y la financiación de la investigación básica, la formación y la administración,
- descripción de la metodología utilizada para la asignación de los costes totales MET y de los costes básicos MET en la aviación civil y entre zonas de tarificación.

## ANEXO III

**REQUISITOS ESPECÍFICOS DE TRANSPARENCIA APLICABLES A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN AEROPUERTOS EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 1, APARTADO 6**

## 1. COSTES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

1.1. **Tabla de información**

Los proveedores de servicios de navegación aérea cumplimentarán la siguiente tabla informativa respecto a cada zona de tarificación de aproximación bajo su responsabilidad.

Las cifras serán las cifras reales de los años (n - 3) a (n - 1) y las cifras previstas para el año (n) y posteriores. Los costes reales se establecerán con base en cuentas certificadas. Los costes previstos se establecerán con arreglo al plan de negocio exigido por el certificado.

Los costes se establecerán en moneda nacional.

Tabla 1

**Costes totales**

Organización:

Zona de tarificación:

Año n:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

**Desglose por tipos**

	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
Personal									
Otros costes de explotación									
Amortización									
Coste del capital									
Costes excepcionales									
<b>Costes totales</b>									

1.2. **Información complementaria**

Además de esto, los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionarán, como mínimo, la siguiente información:

- descripción de la metodología utilizada para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, basándose en la lista de instalaciones y servicios del Plan Regional de navegación aérea de la OACI para la región de Europa (doc. 7754),
- descripción y explicación de las diferencias entre las cifras no confidenciales previstas y reales del año (n - 1),
- descripción y explicación de los costes no confidenciales previstos a cinco años y de las inversiones previstas en función de las previsiones de tráfico,
- descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes,
- explicación del coste del capital.

## 2. FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán la siguiente información para cada zona de tarificación de aproximación:

- descripción de la forma o formas de financiación de los costes de los servicios de navegación aérea.

## ANEXO IV

**CÁLCULO DE LAS UNIDADES DE SERVICIO DE RUTA**

1. La unidad de servicio de ruta se calculará multiplicando los factores «distancia» y «peso» de la aeronave considerada.
2. El factor «distancia» se obtendrá dividiendo por cien la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, entre el punto de entrada y el de salida de las zonas de tarificación, según el último plan de vuelo conocido presentado por la aeronave considerada a efectos del control del tráfico aéreo.
3. Si el punto de salida y el de entrada de un vuelo son idénticos en una determinada zona de tarificación, el factor «distancia» será igual a la distancia ortodrómica entre estos puntos y el punto más distante del plan de vuelo.
4. La distancia se reducirá en 20 kilómetros por cada despegue y cada aterrizaje efectuado en el territorio de un Estado miembro.
5. El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será la raíz cuadrada del cociente obtenido dividiendo por cincuenta la cifra correspondiente al peso máximo certificado de despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, que figura en el certificado de aeronavegabilidad o en otro documento oficial equivalente proporcionado por el operador de la aeronave. Cuando no se conozca este peso, se utilizará el peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo. Si una aeronave cuenta con varios pesos máximos certificados de despegue, se escogerá el máximo. Si un operador de aeronaves trabaja con dos o más aeronaves que son diferentes versiones del mismo tipo, se utilizará para todas ellas el promedio de los pesos máximos certificados de despegue de todas las aeronaves del mismo tipo. El cálculo del factor «peso» por tipo de aeronave y por operador se efectuará, al menos, una vez al año.

## ANEXO V

**CÁLCULO DE LAS UNIDADES DE SERVICIO DE APROXIMACIÓN**

1. La unidad de servicio de aproximación será igual al factor «peso» de la aeronave considerada.
2. El factor «peso», expresado en una cifra con dos decimales, será el cociente obtenido dividiendo por cincuenta la cifra correspondiente al peso máximo certificado de despegue más elevado de la aeronave, expresado en toneladas métricas, a que se refiere el anexo IV, apartado 5, aplicándole el exponente 0,7. Sin embargo, durante un período transitorio de cinco años después del primer cálculo de la tarifa unitaria de aproximación con arreglo al presente Reglamento, el exponente citado se situará entre 0,5 y 0,9.

## ANEXO VI

## MECANISMO DE TARIFICACIÓN

## 1. Tabla de información

Los Estados miembros cumplimentarán la siguiente tabla informativa respecto a cada zona de tarificación bajo su responsabilidad. Los Estados miembros cumplimentarán también una tabla 1 consolidada para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad. Cuando una zona de tarificación se extienda a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, estos cumplimentarán la tabla conjuntamente, de conformidad con las medidas contempladas en el artículo 4, apartado 4.

Las cifras serán las cifras reales de los años (n - 3) a (n - 1) y las cifras previstas para el año (n) y posteriores. Los «costes totales» consistirán en la suma de todos los costes totales que figuran en la tabla 1 imputados a la zona de tarificación considerada.

Tabla 2

## Cálculo de la tarifa unitaria

Organización u organizaciones:

Zona de tarificación:

Año n:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

## Tarifa unitaria (en EUR)

Costes totales <sup>(1)</sup>								
Costes de vuelos exonerados								
Cantidades traspasadas al año (n)								
Ingresos de otras fuentes								
<b>Costes imputables</b>								
Unidades de servicio totales								
Unidades de servicio tasables								
<b>Tarifa unitaria <sup>(2)</sup></b>								

<sup>(1)</sup> Son la suma de todos los costes totales que figuran en la tabla 1 asignados a esta zona de tarificación (si algún servicio de navegación aérea está subcontratado, el coste a tener en cuenta es el coste del gasto anual).

<sup>(2)</sup> Tarifa unitaria = coste imputable/unidades de servicio tasables.

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

## Tarifa unitaria (en moneda nacional)

Tipo de cambio (1 EUR =)								
Tarifa unitaria								

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P	(n + 5) P
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

## Saldo a traspasar (en moneda nacional)

Tasas cobradas a los usuarios								
Costes reales totales								
Ingresos de otras fuentes								
Costes reales de vuelos exonerados								
Cantidades traspasadas al año (n)								
<b>Saldo del año (n)</b>								

## 2. Información complementaria

Además de esto, los Estados miembros interesados recogerán y facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

- descripción y justificación del establecimiento de las diferentes zonas de tarificación, en particular en relación con las zonas de tarificación de aproximación y la posible subvención cruzada entre aeropuertos,
  - descripción y explicación del cálculo de las unidades de servicio tasables previstas,
  - descripción y explicación de la metodología utilizada en relación con la recuperación del saldo derivado de la recuperación por exceso o por defecto de años anteriores,
  - descripción de la política de exoneraciones y de los medios de financiación destinados a cubrir los costes ligados a ellas,
  - descripción de ingresos procedentes de otras fuentes, si procede,
  - descripción y explicación de los incentivos aplicados a los proveedores de servicios de navegación aérea y, en particular, la modalidad aplicable para la fijación de las condiciones que regulan el nivel de las tarifas unitarias; descripción y explicación de los objetivos en términos de ejecución, y la forma en que van a ser tenidos en cuenta a la hora de fijar tarifas unitarias máximas,
  - descripción de los programas de los proveedores de navegación aérea con objeto de satisfacer la demanda prevista y ejecución de objetivos,
  - descripción y explicación de los incentivos aplicados a los usuarios de servicios de navegación aérea.
-