

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 391/2013 DE LA COMISIÓN****de 3 de mayo de 2013****por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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 <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009 (Reglamento de prestación de servicios) <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 15, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 550/2004 impone a la Comisión el establecimiento de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea que pueda ser aplicado uniformemente en el Cielo Único Europeo.
- (2) El desarrollo de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea prestados en todas las fases del vuelo es de la máxima importancia para la implementación de la iniciativa del Cielo Único Europeo. Dicho sistema debe contribuir a aumentar la transparencia en relación con la determinación, la imposición y el cobro efectivo de las tasas aplicables a los usuarios de espacio aéreo. El sistema debe asimismo contribuir a la prestación segura, rentable y eficaz de servicios de navegación aérea a los usuarios que financian el sistema y estimular la prestación integrada de servicios.
- (3) El sistema común de tarificación debe ser parte integrante del proceso de consecución de los objetivos del sistema de evaluación del rendimiento establecido en virtud del artículo 11 del Reglamento (CE) n° 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 <sup>(3)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009 (Reglamento marco) y el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red <sup>(4)</sup>.
- (4) De conformidad con el objetivo general de aumento del rendimiento de los servicios de navegación aérea, el sistema de tarificación debe fomentar la eficiencia económica y operacional y prever el establecimiento de sistemas de incentivos para los proveedores de servicios de navegación aérea a fin de apoyar mejoras en la prestación de dichos servicios, incluida la aplicación de la distribución de riesgos relacionados con el tránsito.
- (5) El sistema común de tarificación debe ser compatible con el sistema de tasas de ruta de Eurocontrol y con el artículo 15 del Convenio de la OACI sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago en 1944 («el Convenio de Chicago»).
- (6) El sistema común de tarificación debe permitir el uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo, en particular en los bloques funcionales de espacio aéreo, con arreglo a lo previsto en el artículo 9 bis del Reglamento (CE) n° 550/2004.
- (7) El principio fundamental del sistema común de tarificación es la obtención de información completa y transparente sobre la base de costes oportunamente puesta a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo y de las autoridades competentes.
- (8) Cuando se compruebe que los servicios de navegación aérea de aproximación y los servicios CNS, MET y AIS se prestan en condiciones de mercado, los Estados miembros deben poder decidir en relación con estos servicios si calculan o no los costes determinados y/o las tasas de aproximación, y si establecen o no tarifas unitarias y/o incentivos financieros.
- (9) Debido a la evolución del modo de explotación de los aeropuertos, las zonas de tarificación de aproximación pueden tener que ser modificadas durante un período de referencia.
- (10) La introducción de nuevas tecnologías y procedimientos y de los modelos empresariales asociados para fomentar la prestación de servicios integrados debería llevar a una reducción significativa de los costes en beneficio de los usuarios. Para hacer posibles estas futuras reducciones de costes, los proveedores de servicios de navegación aérea deben hacer frente a costes de reestructuración para mejorar su negocio, que podrían recuperar si se demuestra un beneficio neto para los usuarios.
- (11) Los mecanismos de incentivos para fomentar un mejor rendimiento deben tener en cuenta la conveniencia de premiar o de penalizar el rendimiento real en relación con los niveles de rendimiento esperados en el momento de la adopción del plan de rendimiento.
- (12) A fin de acelerar la implantación de las tecnologías SESAR, las inversiones en nuevos sistemas ATM y la revisión en profundidad de los sistemas ATM existentes, que influyen en el nivel de rendimiento de la red ATM europea, deben poder recuperarse a través de tasas de uso si son compatibles con la implementación del Plan Maestro ATM Europeo, en particular a través de proyectos comunes tal como se indica en el artículo 15 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 550/2004. Los Estados miembros deben asimismo poder decidir modular las tasas de navegación aérea para proporcionar incentivos al equipamiento de las aeronaves con sistemas incluidos en los proyectos comunes.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.<sup>(2)</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 34.<sup>(3)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.<sup>(4)</sup> Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- (13) A fin de aumentar la eficiencia de los servicios de navegación aérea y de fomentar su uso optimizado, los Estados miembros deben poder modular las tasas teniendo en cuenta el nivel de congestión de la red en una zona o ruta específicas en horas concretas.
- (14) 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.
- (15) Los Estados miembros deben ser capaces de fijar sus tarifas 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 tasas de ruta.
- (16) A fin de mejorar la eficiencia del sistema común de tarificación y reducir la carga de trabajo administrativa y de contabilidad, en el marco de un sistema común de tasas de ruta, los Estados miembros deben ser capaces de recaudar el pago de las tasas de ruta de forma colectiva a través de una tasa única por vuelo.
- (17) Conviene reforzar los instrumentos jurídicos existentes para garantizar un pago rápido y completo de las tasas de navegación aérea por parte de los usuarios de los servicios de navegación aérea.
- (18) Las tasas que se impongan a los usuarios del espacio aéreo deben ser establecidas y aplicadas de forma equitativa y transparente, previa consulta con los representantes de los usuarios. Dichas tasas deben revisarse de forma periódica.
- (19) El Reglamento (CE) n° 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<sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (UE) n° 1191/2010 de la Comisión de 16 de diciembre de 2010<sup>(2)</sup>, debe derogarse con efectos a partir de 1 de enero de 2015.
- (20) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### CAPÍTULO 1

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las medidas para el desarrollo de un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea.
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) n° 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. Se aplicará asimismo al Gestor de la Red establecido de conformidad con el artículo 3, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión<sup>(3)</sup>.

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 en consecuencia 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 (CE) n° 550/2004.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea prestados en aeropuertos con menos de 70 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de esa decisión.

#### Artículo 2

#### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones contenidas en el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

Serán asimismo de aplicación las siguientes definiciones:

- 1) «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 pueda probarse que el operador era otra persona en ese momento;
- 2) «representante de los usuarios del espacio aéreo»: cualquier persona o entidad jurídica que represente los intereses de una o varias categorías de usuarios de los servicios de navegación aérea;
- 3) «IFR»: reglas de vuelo por instrumentos, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago (décima edición, julio de 2005);
- 4) «VFR»: reglas de vuelo visual, definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago (décima edición, julio de 2005);
- 5) «zona de tarificación de ruta»: volumen de espacio aéreo para el que se han establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;
- 6) «zona de tarificación de aproximación»: aeropuerto o grupo de aeropuertos para los que se han establecido una base de costes y una tarifa unitaria únicas;
- 7) «coste determinado»: los costes predeterminados por un Estado miembro tal como se contemplan en el artículo 15, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 550/2004;

<sup>(1)</sup> DO L 341 de 7.12.2006, p. 3.

<sup>(2)</sup> DO L 333 de 17.12.2010, p. 6.

<sup>(3)</sup> DO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

- 8) «período de referencia»: el período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento que establece el artículo 11, apartado 3, letra d), del Reglamento (CE) n° 549/2004 y el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013;
- 9) «movimiento de transporte aéreo IFR»: la suma de los despegues y aterrizajes efectuados según las reglas de vuelo por instrumentos calculada como la media anual de los tres años civiles anteriores a la presentación del plan de rendimiento;
- 10) «otros ingresos»: los ingresos obtenidos de las autoridades públicas, incluido el apoyo financiero de los programas de asistencia de la Unión tales como la red transeuropea de transporte (RTE-T), el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y el Fondo de Cohesión, los ingresos obtenidos de actividades comerciales y/o, en el caso de las tarifas unitarias de aproximación, los ingresos obtenidos de contratos o acuerdos entre proveedores de servicios de navegación aérea y operadores de aeropuertos;
- 11) «plan de rendimiento»: un plan de rendimiento elaborado y adoptado con arreglo a las disposiciones de los artículos 11 a 16 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013;
- 12) «coste real»: costes efectivamente soportados en un año para la prestación de servicios de navegación aérea sujetos a una autoría definitiva;
- 13) «servicios CNS, MET y AIS»: servicios de comunicación, navegación y vigilancia, servicios meteorológicos para la navegación aérea y servicios de información aeronáutica;
- 14) «costes de reestructuración»: costes puntuales significativos incurridos por los proveedores de servicios de navegación aérea en el proceso de reestructuración debido a la introducción de nuevas tecnologías y procedimientos y modelos empresariales asociados para estimular la prestación integrada de servicios cuando el Estado miembro desea recuperar los costes en uno o más períodos de referencia; estos costes pueden ser los derivados del pago de indemnizaciones a los empleados, del cierre de centros de control del tráfico aéreo, de la transferencia de actividades a nuevas localizaciones y de la amortización de activos y/o la adquisición de participaciones estratégicas en otros proveedores de servicios de navegación aérea.
- b) no establecer incentivos financieros para estos servicios en los ámbitos de rendimiento clave de la capacidad y el medio ambiente de conformidad con el artículo 15 del presente Reglamento;
- y, en relación con los servicios de navegación aérea de aproximación,
- c) no calcular las tasas de aproximación de conformidad con el artículo 12 del presente Reglamento;
- d) no fijar las tarifas unitarias de aproximación contempladas en el artículo 17 del presente Reglamento.
2. A efectos de establecer la sujeción a las condiciones de mercado de algunos o de la totalidad de sus servicios de navegación aérea de aproximación, o de sus servicios CNS, MET y AIS, los Estados miembros llevarán a cabo una evaluación detallada en relación con todas las condiciones establecidas en el anexo I del presente Reglamento. Esta evaluación incluirá una consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo.
3. Los Estados miembros referidos en el apartado 1 presentarán a la Comisión, en el plazo de 19 meses desde el inicio de un período de referencia, o desde la fecha de aplicación de las decisiones adoptadas de conformidad con el apartado 1, un informe detallado del contenido y los resultados de la evaluación indicada en el apartado 2. El informe irá acompañado de documentos de acreditación, incluidos, llegado el caso, los relativos a la licitación, la justificación de la selección del proveedor de servicios, una descripción de los mecanismos impuestos al proveedor de servicios seleccionado para garantizar que los servicios de navegación aérea de aproximación o los servicios CNS, MET y AIS se prestan de forma rentable, así como el resultado de la consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo. El informe presentará una explicación completa de las razones de las conclusiones del Estado miembro.
4. Cuando la Comisión acepte que se han establecido condiciones de mercado con arreglo a los requisitos del anexo I, lo comunicará al Estado miembro interesado en el plazo de cuatro meses desde la recepción del informe. Este plazo de cuatro meses se ampliará a seis meses desde la recepción del informe si la Comisión considera que es necesaria acreditación adicional para determinar si se han establecido condiciones de mercado.

### Artículo 3

#### Servicios de navegación aérea de aproximación y servicios CNS, MET y AIS sujetos a las condiciones de mercado

1. Sin perjuicio de la aplicación de los principios referidos en los artículos 14 y 15 del Reglamento (CE) n° 550/2004 y previa evaluación conforme a lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán decidir antes del inicio de un período de referencia o, en casos justificados, durante el período de referencia, que algunos o todos sus servicios de navegación aérea de aproximación o sus servicios CNS, MET y AIS estén sujetos a las condiciones de mercado. En tal caso, las disposiciones del presente Reglamento serán de aplicación, pero los Estados miembros interesados podrán decidir, en relación con estos servicios:

- a) no calcular los costes determinados de conformidad con el artículo 7 del presente Reglamento;

Cuando considere que no se han establecido condiciones de mercado, en el plazo de cinco meses desde la recepción del informe y de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004, la Comisión decidirá que el Estado o los Estados miembros interesados deben aplicar íntegramente las disposiciones del presente Reglamento. Tal decisión se tomará previa consulta con el Estado miembro o los Estados miembros interesados.

5. El informe del Estado miembro y la decisión de la Comisión referida en el apartado 4 tendrán validez durante el período de referencia de que se trate, estarán a disposición pública y la referencia correspondiente se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### Artículo 4

##### Principios del sistema común de tarificación

1. El sistema común de tarificación estará sujeto a los principios generales contemplados en el artículo 15 del Reglamento (CE) n° 550/2004.
2. Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de ruta se financiarán a través de tasas de ruta impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III, y/o de otros ingresos.
3. Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de aproximación se financiarán a través de tasas de aproximación impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III, y/o de otros ingresos.
4. Lo dispuesto en los apartados 2 y 3 se entenderá sin perjuicio de la financiación de las exenciones reconocidas a determinados usuarios de servicios de navegación aérea a través de otras fuentes de financiación, de conformidad con el artículo 10 del presente Reglamento.
5. El sistema común de tarificación proporcionará transparencia y promoverá las consultas con los representantes de los usuarios del espacio aéreo sobre las bases de costes y la asignación de estos entre los diferentes servicios.
6. Los ingresos obtenidos a través de las tasas de ruta o de aproximación establecidas de acuerdo con los artículos 11 y 12 del presente Reglamento no se utilizarán para financiar las actividades comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.

#### Artículo 5

##### 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, incluido este último. En áreas terminales complejas, los Estados miembros podrán establecer una zona específica dentro de la zona de tarificación.
4. Cuando las zonas de tarificación se extiendan por el espacio aéreo de más de un Estado miembro, los Estados miembros interesados asegurarán la coherencia y uniformidad en la aplicación del presente Reglamento al espacio aéreo afectado.

5. Las zonas de tarificación de aproximación podrán modificarse en el curso de un período de referencia. Con este fin, los Estados miembros:

- a) proporcionarán a la Comisión los datos pertinentes relativos a los costes y al tránsito a fin de reconstituir series de datos sobre costes y tránsito coherentes que reflejen la situación antes y después de que se produzca el cambio, y llevarán a cabo sus tareas de control del rendimiento con arreglo al artículo 18 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013;
- b) consultarán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y comunicarán sus observaciones a la Comisión;
- c) proporcionarán a la Comisión una evaluación del impacto de los cambios en los objetivos de rentabilidad y en el control del rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación, e indicarán la forma en que llevarán a cabo el control del rendimiento durante el resto del período de referencia.

#### CAPÍTULO II

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

#### Artículo 6

##### 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 establecer los costes que se presentan a continuación, como costes determinados, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n° 550/2004, siempre que estos se deriven de la prestación de servicios de navegación aérea:

- a) costes en que hayan incurrido las autoridades nacionales pertinentes;
- b) costes en que hayan incurrido los organismos cualificados a que se refiere el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- c) costes derivados de acuerdos internacionales.

3. De conformidad con el artículo 15 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 550/2004, parte de las tasas podrán utilizarse para financiar proyectos comunes de funciones relacionadas con las redes que resulten especialmente importantes para mejorar el rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea. En tales casos, los Estados miembros instaurarán prácticas contables completas y transparentes para garantizar que no recaigan sobre los usuarios del espacio aéreo costes duplicados. Los costes determinados que se deriven de un proyecto común estarán claramente indicados con arreglo a los anexos II y VII.

4. Las inversiones en nuevos sistemas ATM y las revisiones importantes de sistemas ATM existentes serán admisibles en la medida en que sean compatibles con la implementación del Plan Maestro ATM Europeo y, en particular, si se efectúan a través de los proyectos comunes especificados en el artículo 15 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 550/2004.

#### Artículo 7

##### Cálculo de los costes

1. Los costes determinados y los costes reales incluirán los costes de los servicios, instalaciones y actividades admisibles contemplados en el artículo 6 del presente Reglamento y establecidos de conformidad con los requisitos de contabilidad establecidos en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 550/2004.

Los efectos no recurrentes resultantes de la introducción de las Normas Internacionales de Contabilidad podrán escalonarse a lo largo de un período que no superará los quince años.

No obstante lo dispuesto en los artículos 17 y 19 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, los costes determinados se fijarán antes del inicio de cada período de referencia en el plan de rendimiento para cada año civil del período de referencia y tanto en términos reales como nominales. Para cada año del período de referencia, la diferencia entre los costes determinados expresados en términos nominales antes del período de referencia y los costes determinados ajustados sobre la base de la diferencia entre la inflación real registrada por la Comisión en el índice de precios de consumo armonizado de Eurostat publicado en abril del año *n*, y la hipótesis de inflación especificada en el plan de rendimiento para el año anterior al período de referencia y para cada año del período de referencia, se prorrogará en el año *n*+2 para el cálculo de la tarifa unitaria.

Los costes determinados y los costes reales se establecerán en la moneda nacional. Si se ha establecido una zona de tarificación común con una tarifa unitaria única para un bloque funcional del espacio aéreo, los Estados miembros garantizarán la conversión de los costes nacionales en euros o en la moneda nacional de uno de esos Estados miembros a fin de permitir un cálculo transparente de la tarifa unitaria única en aplicación del artículo 17, apartado 1, párrafo tercero del presente Reglamento. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión y a Eurocontrol.

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 los 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 costes de las pensiones podrán calcularse en función de hipótesis prudentes, de conformidad con la gestión del régimen o con el Derecho nacional aplicable. Dichas hipótesis se detallarán en el plan de rendimiento.

Otros costes de explotación serán, entre otros, los costes de adquisición de bienes y servicios utilizados en la prestación de servicios de navegación aérea tales como servicios subcontratados, personal externo, material, energía, servicios públicos,

alquiler de inmuebles, equipos e instalaciones, mantenimiento, costes de seguros y 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 de los activos amortizados. Para el cálculo de la amortización podrá aplicarse una contabilidad de costes corrientes o históricos. El método no deberá cambiar a lo largo de todo el período de amortización y deberá ajustarse al coste de capital aplicado (coste nominal del capital para la contabilidad de costes históricos y coste real del capital para la contabilidad de costes corrientes). Si se aplica una contabilidad de costes corrientes, se facilitarán también las cifras de la contabilidad de costes históricos a efectos de comparación y evaluación.

El coste del capital será igual al producto de los dos elementos siguientes:

- a) la suma del promedio del valor contable neto de los activos fijos y los posibles ajustes de los activos totales determinados por la autoridad nacional de supervisión y 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, excluidas las cuentas de intereses, 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. Para los proveedores de servicios de navegación aérea sin capital propio, la media ponderada se calculará en función de un rendimiento aplicado a la diferencia entre los activos totales mencionadas en la letra a) y las deudas.

Los costes de carácter excepcional consistirán en costes extraordinarios vinculados a la prestación de servicios de navegación aérea durante el mismo año.

Cualquier ajuste que no entre en el ámbito de aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad se especificará en el plan de rendimiento para que la Comisión pueda revisarlo, así como en la información adicional que ha de facilitarse con arreglo al anexo II.

3. A efectos del cálculo del coste del capital indicado en el apartado 2, 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 ponderado de las deudas del proveedor de servicios de navegación aérea. La rentabilidad de los recursos propios será la indicada en el plan de rendimiento para el período de notificación y se basará en el riesgo financiero real del proveedor de servicios de navegación aérea evaluado antes del período de referencia.

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.

4. El cálculo de los costes reales podrá incluir la recuperación de los costes de reestructuración asumidos por los proveedores de servicios de navegación aérea en los períodos de referencia anteriores al período de recuperación previo el análisis de rentabilidad correspondiente que demuestre un beneficio neto para los usuarios a largo plazo.

La autoridad nacional de supervisión presentará a la Comisión el análisis de rentabilidad, un plan de recuperación de los costes de reestructuración y los resultados de la consulta con los representantes de los usuarios del espacio aéreo sobre el análisis de rentabilidad y el plan de recuperación de los costes de reestructuración.

Cuando la Comisión considere que el beneficio neto esperado para los usuarios a largo plazo está demostrado, lo comunicará al Estado miembro interesado en el plazo de cinco meses desde la recepción de la documentación presentada por la autoridad nacional de supervisión.

Cuando considere que el beneficio neto esperado para los usuarios a largo plazo no está demostrado, de conformidad con el procedimiento referido en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004 en el plazo de cinco meses desde la recepción de la documentación presentada por la autoridad nacional de supervisión, la Comisión decidirá que los costes de reestructuración de los proveedores de servicios de navegación aérea no se recuperarán e informará al Estado miembro interesado en consecuencia.

El Estado miembro interesado informará sobre la evolución de los costes de reestructuración y los beneficios netos para los usuarios en su informe anual con arreglo al artículo 18, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

#### Artículo 8

##### Imputación de costes

1. Los costes de los servicios, instalaciones y actividades a tenor del artículo 6 deberán imputarse de forma transparente entre las diferentes zonas de tarificación en las que dichos costes se hubieran realmente soportado.

Cuando los costes se soporten en diferentes zonas de tarificación, se imputarán de forma proporcional sobre la base de una metodología transparente con arreglo al artículo 9.

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

- a) servicios de control de aeródromos, servicios de información de vuelo en aeródromos, 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 atendiendo a requisitos operativos;
- c) una asignación adecuada de todos los demás componentes de los servicios de navegación aérea que refleje la proporción entre servicios de ruta y servicios de aproximación.

A efectos del apartado 2, letras b) y c), antes del inicio de cada período de referencia, los Estados miembros definirán para cada aeropuerto los criterios para imputar los costes a los servicios de aproximación y a los servicios de ruta e informarán de ello a la Comisión.

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

4. Cuando, de conformidad con el artículo 10, se hayan concedido exenciones a vuelos VFR, el proveedor de servicios de navegación aérea identificará separadamente los costes de los servicios de navegación aérea prestados a vuelos VFR y los prestados a vuelos IFR. Estos costes podrán determinarse con arreglo a una metodología de costes marginales que tenga en cuenta los beneficios a vuelos IFR derivados de servicios prestados a vuelos VFR.

#### Artículo 9

##### Transparencia de los costes y del mecanismo de tarificación

1. A más tardar siete meses antes del inicio de cada período de referencia, los Estados miembros invitarán coordinadamente a los representantes de los usuarios del espacio aéreo a una consulta sobre los costes determinados, las inversiones programadas, las previsiones de unidades de servicio, la política de tarificación y las tarifas unitarias resultantes. Para ello serán asistidos por los proveedores de servicios de navegación aérea. Los Estados miembros, pondrán a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, de la Comisión y, cuando proceda, de Eurocontrol, sus costes nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, establecidos de forma transparente de conformidad con el artículo 6.

Durante el período de referencia, los Estados miembros invitarán anualmente de forma coordinada a una consulta a los representantes de los usuarios del espacio aéreo para tratar de cualquier desviación respecto de las previsiones, en especial en los siguientes aspectos:

- a) el tránsito y los costes reales frente a las previsiones de tránsito y los costes determinados;
- b) la implementación del mecanismo de distribución de riesgos establecido en el artículo 13;
- c) la implementación del mecanismo de imputación de costes establecido en el artículo 14;
- d) el sistema de incentivos establecido en el artículo 15;
- e) la modulación de las tarifas establecida en el artículo 16.

Esa consulta podrá organizarse por regiones. Los representantes de los usuarios del espacio aéreo conservarán el derecho de solicitar la celebración de más consultas. También se organizará sistemáticamente una consulta de los usuarios tras la activación de un mecanismo de alerta con arreglo a lo dispuesto en los artículos 17 y 19 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 que desencadene la revisión de los costes unitarios determinados.

2. La información contemplada en el apartado 1 se basará en las tablas informativas y en las normas detalladas que figuran en los anexos II, VI y VII. Cuando, de conformidad con el artículo 3, se compruebe que los servicios de navegación aérea de aproximación o los servicios CNS, MET y AIS están sujetos a las condiciones de mercado, la información referida en el apartado 1 se basará en las tablas informativas y en las normas detalladas que figuran en el anexo III. La documentación pertinente se pondrá a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, de la Comisión, de Eurocontrol y de las autoridades nacionales de supervisión tres semanas antes de la reunión de consulta. Respecto de la consulta anual contemplada en el apartado 1, párrafo segundo, la documentación pertinente se pondrá a disposición de los representantes de los usuarios del espacio aéreo, la Comisión, Eurocontrol y las autoridades de supervisión nacionales, a más tardar el 1 de junio de cada año.

3. A fin de hacer posible la notificación del logro del rendimiento conforme a lo establecido en el artículo 18, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, a más tardar el 1 de junio de cada año, los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión y de Eurocontrol los costes reales por ellos soportados durante el año anterior así como la diferencia entre los costes reales y los costes determinados indicados en el plan de rendimiento mediante las tablas informativas y las normas detalladas que figuran en los anexos II, VI y VII. Los Estados miembros que hayan decidido que los servicios de navegación aérea de aproximación o los servicios CNS, MET y AIS están sujetos a las condiciones de mercado de conformidad con el artículo 3 facilitarán esta información mediante las tablas informativas y las normas detalladas que figuran en el anexo III.

### CAPÍTULO III

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

##### Artículo 10

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

1. Los Estados miembros eximirán 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 efectúen 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 o la observación pertinente en el plan de vuelo;
- d) los vuelos de búsqueda y salvamento autorizados por el organismo competente apropiado.

2. Los Estados miembros podrán eximir 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 de habilitación de la tripulación de cabina de vuelo, siempre que tal situación quede claramente reflejada en el plan de vuelo; los vuelos deberán 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 terminen 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 eximir del pago de las tasas de aproximación a los vuelos contemplados en los apartados 1 y 2.

4. Los costes generados por los vuelos exentos estarán compensados por:

a) los costes de los vuelos VFR exentos, determinados en el artículo 8, apartado 4;

b) los costes de los vuelos IFR exentos, que se calcularán como el producto de los costes generados por los vuelos IFR y la proporción entre el número de unidades de servicio exentas y el número total de unidades de servicio, donde el número total de unidades de servicio se compondrá de las unidades de servicio respecto de los vuelos IFR, así como de las unidades de servicio respecto de los vuelos VFR cuando estos no estén exentos. Los costes generados por vuelos IFR serán iguales a los costes totales menos los costes de los vuelos VFR.

5. Los Estados miembros garantizarán que se reembolse a los proveedores de servicios de navegación aérea los servicios prestados a vuelos exentos.

##### Artículo 11

#### Cálculo de las tasas de ruta

1. Sin perjuicio de la posibilidad contemplada en el artículo 4, apartado 2, de financiar los servicios de navegación aérea de ruta a través de otros ingresos, la tasa de ruta de 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 de ruta de dicho vuelo.

2. La tarifa unitaria y las unidades de servicio de ruta se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo IV.

### Artículo 12

#### Cálculo de las tasas de aproximación

1. Sin perjuicio de la posibilidad recogida en el artículo 4, apartado 3, de financiar los servicios de navegación aérea de aproximación a través de otros ingresos, la tasa de aproximación de un vuelo específico en una zona de tarificación terminal específica será igual al producto de la tarifa unitaria establecida para dicha zona de tarificación terminal por las unidades de servicio de aproximación de dicho vuelo. A efectos de tarificación, la aproximación y la salida contarán como un solo vuelo. La unidad de cuenta será el vuelo de llegada o el vuelo de salida.

2. La tarifa unitaria y las unidades de servicio de aproximación se calcularán de conformidad con lo dispuesto en el anexo V.

### Artículo 13

#### Distribución de riesgos relacionados con el tránsito

1. Será de aplicación un mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito acorde con los principios referidos en el artículo 12 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

2. Los costes siguientes no estarán sujetos a la distribución de riesgos relacionados con el tránsito y darán lugar al incremento o a la reducción de los costes determinados en años posteriores con independencia de la evolución del tránsito:

- a) los costes determinados establecidos de conformidad con el artículo 6, apartado 2, a excepción de los acuerdos relativos a la prestación de servicios transfronterizos de navegación aérea;
- b) los costes determinados de los servicios meteorológicos;
- c) el ajuste debido a la diferencia entre la inflación prevista y la real, tal como se indica en el artículo 7, apartado 1;
- d) la recuperación de los costes de reestructuración, si está autorizada de conformidad con el artículo 7, apartado 4;
- e) la prórroga que se derive de la implementación del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito;
- f) las prórrogas autorizadas del período de referencia anterior derivadas de la implementación del mecanismo de imputación de costes referido en el artículo 14;
- g) las bonificaciones o las penalizaciones derivadas de los sistemas de incentivos financieros mencionados en el artículo 15;
- h) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de la modulación de las tasas de navegación aérea en aplicación del artículo 16;
- i) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de variaciones del tránsito;

- j) para el segundo período de referencia, los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta 2011 inclusive en relación con servicios de navegación aérea de ruta y hasta 2014 inclusive en relación con servicios de navegación aérea de aproximación.

Además, Los Estados miembros eximirán de la distribución de riesgos relacionados con el tránsito los costes determinados de 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 (CE) n° 550/2004.

3. Cuando en un año *n* determinado, el número real de unidades de servicio no sea superior o inferior en más de un 2 % a la previsión establecida en el plan de rendimiento para ese año *n*, no se prorrogarán los ingresos adicionales o la pérdida de ingresos del proveedor de servicios de navegación aérea en lo que se refiere a los costes determinados.

4. Si, en un año determinado *n*, el número real de unidades de servicio es superior en más de un 2 % a las previsiones establecidas en el plan de rendimiento para ese año *n*, un mínimo del 70 % de los ingresos adicionales obtenidos por el proveedor, o los proveedores, de servicios de navegación aérea de que se trate por encima del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en lo que se refiere a los costes determinados establecidas en el plan de rendimiento tendrá como consecuencia una reducción igual de los costes determinados del año *n*+2.

Si, en un año determinado *n*, el número real de unidades de servicio es inferior en más de un 2 % a las previsiones establecidas en el plan de rendimiento para ese año *n*, un mínimo del 70 % de la pérdida de ingresos soportada por el proveedor, o los proveedores, de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 2 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en lo que se refiere a los costes determinados establecidas en el plan de rendimiento, tendrá como consecuencia un incremento igual de los costes determinados del año *n*+2.

5. Si, en un año determinado *n*, el número real de unidades de servicio es inferior en más de un 90 % a las previsiones establecidas en el plan de rendimiento para ese año *n*, el importe total de la pérdida de ingresos soportada por el proveedor, o los proveedores, de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 10 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en lo que se refiere a los costes determinados establecidas en el plan de rendimiento, tendrá como consecuencia un incremento igual de los costes determinados a partir de no antes del año *n*+2.

Si, en un año determinado *n*, el número real de unidades de servicio es inferior en más de un 110 % a las previsiones establecidas en el plan de rendimiento para ese año *n*, el importe total de los ingresos adicionales obtenidos por el proveedor, o los proveedores, de servicios de navegación aérea de que se trate, por encima del 10 % de la diferencia entre las unidades de servicio reales y las previsiones en lo que se refiere a los costes determinados establecidas en el plan de rendimiento, tendrá como consecuencia una reducción igual de los costes determinados del año *n*+2.

6. En el caso de los servicios de navegación aérea de aproximación, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones de los apartados 3, 4 y 5 anteriores a los aeropuertos con menos de 225 000 movimientos de transporte aéreo IFR. Los Estados miembros informarán a la Comisión de esa decisión en el plazo de los dos meses siguientes a la publicación del presente Reglamento.

#### Artículo 14

##### Reparto de costes

1. Será de aplicación un mecanismo de imputación de costes acorde con los siguientes principios:

- a) si, en todo el período de referencia, los costes reales son inferiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, se quedará con la diferencia resultante el proveedor de servicios de navegación aérea, el Estado miembro o el organismo cualificado de que se trate;
- b) si, en todo el período de referencia, los costes reales son superiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia resultante será soportada por el proveedor de servicios de navegación aérea, el Estado miembro o el organismo cualificado de que se trate.

2. Costes exentos de la aplicación del apartado 1, letras a) y b):

- a) los mecanismos de imputación de costes indicados en el apartado 1, letras a) y b), no se aplicarán a la diferencia entre los costes determinados y los costes reales en relación con los elementos de costes respecto de los cuales el proveedor de servicios de navegación aérea, el Estado miembro o las entidades cualificadas interesadas hayan tomado medidas razonables e identificables para su gestión, pero que puedan considerarse fuera de su control como consecuencia de:

- i) cambios imprevistos en la normativa nacional de pensiones, la normativa de contabilidad de las pensiones, o los costes de las pensiones como consecuencia de condiciones imprevistas en el mercado financiero,
- ii) cambios significativos de los tipos de interés de los préstamos para financiar los costes derivados de la prestación de servicios de navegación aérea,
- iii) costes imprevistos y nuevos que no figuren en el plan de rendimiento, pero que respondan a obligaciones jurídicas,
- iv) cambios imprevistos en la normativa nacional en materia de impuestos,
- v) cambios imprevistos en los costes o los ingresos que respondan a obligaciones derivadas de acuerdos internacionales;

- b) no obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, párrafo tercero, cada elemento de coste incluido en el apartado 2, letra a), será determinado por la autoridad nacional de supervisión y el plan de rendimiento especificará para cada elemento de coste en relación con el período de referencia anterior:

- i) una descripción completa del elemento de coste,

- ii) el coste imputado a este elemento en el plan de rendimiento,

- iii) la justificación de la consideración de coste admisible en el ámbito del apartado 2, letra a), en lugar del apartado 1, letras a) y b),

- iv) los sucesos o circunstancias externas subyacentes fuera del control de las autoridades nacionales de supervisión, el proveedor de servicios de navegación aérea o la entidad cualificada interesada que desencadenaron una variación entre los costes reales y los determinados en relación con este elemento de coste,

- v) acciones emprendidas para gestionar el riesgo de coste asociado a este elemento;

- c) las diferencias entre los costes reales y los determinados en relación con estos elementos se identificarán y explicarán de conformidad con el anexo VII;

- d) cuando, en todo el período de referencia, como consecuencia de la deducción de costes del ámbito del apartado 2, letra a), los costes reales sean inferiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia resultante se devolverá a los usuarios del espacio aéreo mediante una prórroga al siguiente período o períodos de referencia;

- e) cuando, en todo el período de referencia, como consecuencia de la inclusión de costes en el ámbito del apartado 2, letra a), los costes reales sean superiores a los costes determinados establecidos al inicio del período de referencia, la diferencia resultante se repercutirá a los usuarios del espacio aéreo mediante una prórroga al siguiente período o períodos de referencia;

- f) la autoridad nacional de supervisión interesada comprobará cada año que la variación de los costes reales frente a los costes determinados sea efectivamente el resultado de los sucesos o circunstancias pertinentes referidos en el apartado 2, letra a), y que sea coherente con lo dispuesto en el apartado 2, letra b). Verificará asimismo que la diferencia de costes que ha de repercutirse a los usuarios se determine específicamente y se clasifique por categorías. La autoridad informará a los usuarios del espacio aéreo y notificará a la Comisión sobre el resultado de su evaluación anualmente. Cuando, en el plazo de seis meses desde la recepción del informe anual de evaluación de la autoridad nacional de supervisión, la Comisión considere que el informe de evaluación no confirma que la variación de los costes reales frente a los determinados es efectivamente el resultado de los sucesos o circunstancias pertinentes referidos en el apartado 2, letra a), y que se ajusta a lo dispuesto en el apartado 2, letra b), decidirá con arreglo al procedimiento referido en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004 no permitir al Estado miembro o a los Estados miembros interesados aplicar las disposiciones del apartado 2 respecto a la variación de los costes reales frente a los determinados, total o parcialmente según sus comprobaciones;

- g) los importes prorrogados se especificarán por factores y se describirán en la información adicional que ha de facilitarse de conformidad con el anexo VI.

#### Artículo 15

### Sistemas de incentivos para los proveedores de servicios de navegación aérea

1. Los Estados miembros adoptarán incentivos financieros para sus proveedores de servicios de navegación aérea en el ámbito de rendimiento clave de capacidad y podrán adoptar tales incentivos en el ámbito de rendimiento clave del medio ambiente de conformidad con el artículo 12 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013. Estos incentivos consistirán en primas por la superación y en penalizaciones por el incumplimiento de los niveles objetivo de rendimiento y deberán sumarse a los costes determinados adoptados, o deducirse de los mismos, de acuerdo con el nivel de rendimiento alcanzado.

Dichos sistemas de incentivos financieros deberán ser conformes con los siguientes principios:

- la tarifa unitaria del año  $n+2$  se ajustará a fin de conceder una prima por superación o una penalización por incumplimiento del objetivo en función del nivel real de rendimiento del proveedor de servicios de navegación aérea con respecto al objetivo pertinente;
- el nivel aplicable de primas y penalizaciones será proporcional a los objetivos fijados y al rendimiento registrado; no habrá primas si el rendimiento es igual o inferior al esperado en los objetivos de rendimiento;
- el nivel aplicable de las primas y penalizaciones será el mismo;
- el importe máximo de las primas y penalizaciones agregadas no podrá exceder del 1 % de los ingresos generados por los servicios de navegación aérea en el año  $n$ ;
- los niveles de variación del rendimiento y el nivel aplicable de primas y penalizaciones se determinarán a raíz de la consulta mencionada en el artículo 9 y figurarán en el plan de rendimiento;
- en el caso de los objetivos a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo, las primas y penalizaciones se aplicarán a los proveedores de servicios de navegación aérea interesados;
- en relación con el ámbito de rendimiento clave de la capacidad, los niveles objetivo de rendimiento podrán ajustarse de modo que abarquen solamente las causas de retrasos relacionadas con la capacidad de control del tránsito aéreo (ATC), el encaminamiento por el ATC, el personal del ATC, los equipos ATC, la gestión del espacio aéreo y sucesos especiales con los códigos C, R, S, T, M y P del manual del usuario de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y la capacidad (ATFCM).

2. Las autoridades nacionales de supervisión deberán vigilar la correcta implementación de estos sistemas de incentivos por los proveedores de servicios de navegación aérea.

#### Artículo 16

### Modulación de las tasas de navegación aérea

1. En respuesta a la propuesta de consulta prevista en el artículo 9, los Estados miembros podrán modular las tasas de navegación aérea soportadas por los usuarios del espacio aéreo a nivel nacional o a nivel del bloque funcional de espacio aéreo atendiendo a criterios de equidad y transparencia a fin de reflejar los esfuerzos por ellos realizados en particular para:

- optimizar el uso de los servicios de navegación aérea;
- reducir el impacto ambiental de la aviación;
- reducir los costes generales de los servicios de navegación aérea y aumentar su eficiencia, en particular mediante la modulación de las tasas en función del nivel de congestión de la red en un área específica o en determinadas rutas en momentos específicos.

La modulación de las tasas no podrá tener como consecuencia la modificación general de los ingresos del proveedor de servicios de navegación aérea. Los excedentes o los déficit de cobro se repercutirán al período siguiente.

2. Las tasas de navegación aérea podrán modularse asimismo, atendiendo a criterios de equidad y transparencia, a fin de acelerar la implantación de las capacidades de ATM del programa SESAR. La modulación podrá, en particular, tener por objeto la concesión de incentivos para equipar las aeronaves con sistemas incluidos en los proyectos comunes referidos en el artículo 15 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 550/2004.

3. Por modulación de las tasas de navegación aérea se entenderá una variación de la tasa de ruta y/o la tasa de aproximación calculada con arreglo a las disposiciones de los artículos 11 y 12.

4. Las autoridades nacionales de supervisión deberán vigilar la correcta implementación de la modulación de las tasas de navegación aérea por los proveedores de servicios de navegación aérea.

#### Artículo 17

### 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. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, las tarifas unitarias no podrán ser modificadas en el curso de un año.

Las tarifas unitarias se establecerán de acuerdo con el siguiente proceso:

- para cada año del período de referencia, las tarifas unitarias para el año  $n$  se calcularán a más tardar el 1 de noviembre del año  $n-1$  atendiendo a los costes unitarios determinados que figuren en el plan de rendimiento y a los ajustes definidos en el punto 2.2 del anexo IV y del anexo V del presente Reglamento;
- las tarifas unitarias para el año  $n$  deberán ser presentadas por el Estado miembro a la Comisión a más tardar el 1 de junio del año  $n-1$  con arreglo a lo previsto en el artículo 9, apartados 1 y 2;

- c) la Comisión evaluará esas tarifas unitarias a la luz de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013;
- d) cuando considere que las tarifas unitarias son conformes con las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, la Comisión así lo notificará al Estado miembro interesado en el plazo de cuatro meses a partir de la presentación de las tarifas unitarias;
- e) cuando considere que las tarifas unitarias no son conformes con las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, en el plazo de cuatro meses a partir de la presentación de las tarifas unitarias la Comisión informará de ese hecho al Estado miembro interesado, quien dispondrá de un mes para presentar a la Comisión tarifas unitarias revisadas;
- f) los Estados miembros informarán a la Comisión y, cuando proceda, a Eurocontrol, de las tarifas unitarias para cada zona de tarificación, a más tardar el 1 de noviembre del año n-1.

Las tarifas unitarias se establecerán en moneda nacional. Cuando los Estados miembros que forman parte de un bloque funcional de espacio aéreo decidan establecer una zona de tarificación común con una tarifa unitaria única, esta se establecerá en euros o en la moneda nacional de uno de los Estados miembros interesados. Estos informarán respecto a la moneda aplicable a la Comisión y a Eurocontrol.

2. Si los planes de rendimiento fueran adoptados después del 1 de noviembre del año anterior al año de inicio del período de referencia o revisados de conformidad con los artículos 17 y 19 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, las tarifas unitarias se volverán a calcular en caso necesario sobre la base del plan definitivo adoptado o de las medidas correctoras aplicables. A tal efecto, y de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, los Estados miembros calcularán y aplicarán su tarifa unitaria de acuerdo con el plan de rendimiento adoptado cuanto antes en el transcurso del primer año del período de referencia o del primer año de aplicación de los planes y objetivos de rendimiento revisados. La diferencia en los ingresos derivada de la aplicación temporal de la tarifa unitaria inicial se prorrogará para el cálculo de la tarifa unitaria del año siguiente. Para el primer año del período de referencia o para el primer año de aplicación de los planes y objetivos de rendimiento revisados, el mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito previsto en el artículo 13 deberá aplicarse atendiendo a los costes determinados y a las unidades de servicio que figuren en el plan de rendimiento definitivo adoptado y a las unidades de servicio efectivas del año.

#### Artículo 18

##### Cobro de las tasas

1. Los Estados miembros podrán cobrar las tasas a través de una tasa única por vuelo. Si las tasas son facturadas y cobradas sobre una base regional, la moneda de facturación podrá ser el euro y podrá añadirse a esta tarifa unitaria una tarifa unitaria administrativa por los costes de facturación y cobro. Los Estados miembros garantizarán que los importes cobrados en su nombre serán utilizados para financiar los costes determinados de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

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 inmovilización de la aeronave u otras medidas coercitivas de conformidad con la legislación vigente.

#### CAPÍTULO IV

##### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 19

##### Recurso

Los Estados miembros se asegurarán de que las decisiones adoptadas con arreglo al presente Reglamento sean debidamente motivadas y se ajusten a un procedimiento efectivo de revisión y/o de recurso.

#### Artículo 20

##### Facilitación del control del cumplimiento

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las inspecciones y exámenes efectuados por la autoridad nacional de supervisión competente o por una entidad cualificada que actúe en su nombre, incluidas las visitas *in situ*. Se habilitará a las personas autorizadas para:

- examinar los documentos contables pertinentes, registros de activos, inventarios y demás material pertinente para el establecimiento de las tasas de navegación aérea;
- sacar copias o extractos de esos documentos;
- pedir explicaciones verbales *in situ*;
- entrar en las instalaciones, terrenos o vehículos pertinentes.

Las inspecciones e investigaciones seguirán los procedimientos en vigor en el Estado miembro en el que deban efectuarse.

#### Artículo 21

##### Revisión

La evaluación por la Comisión del sistema de rendimiento a que se refiere el artículo 24 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 deberá abarcar el mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito previsto en el artículo 13, el mecanismo de imputación de costes previsto en el artículo 14, los sistemas de incentivos creados en aplicación del artículo 15, la modulación de las tasas en aplicación del artículo 16 y su impacto y eficacia en la consecución de los objetivos de rendimiento fijados.

#### Artículo 22

##### Entrada en vigor y aplicación

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

2. El presente Reglamento se aplicará a partir del segundo período de referencia definido en el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 y durante ese período. En lo que respecta a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, para permitir la adopción de los objetivos a nivel de la Unión previstos en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 antes del inicio del segundo período de referencia y la preparación y adopción de los planes de rendimiento de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, el artículo 1, apartado 5, el artículo 3, el artículo 7, apartado 4, el artículo 9, el artículo 14, apartado 2, letras b) a f), y el artículo 17, así como los anexos del presente Reglamento, se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

*Artículo 23*

**Derogación del Reglamento (CE) n° 1794/2006**

El Reglamento (CE) n° 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 quedará derogado con efectos a partir de 1 de enero de 2015.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de mayo de 2013.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

**EVALUACIÓN DE LA EXISTENCIA DE CONDICIONES DE MERCADO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DE APROXIMACIÓN Y/O DE SERVICIOS CNS, MET Y AIS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 3**

Las condiciones que se deberán evaluar para determinar si los servicios de navegación aérea de aproximación y/o los servicios CNS, MET y AIS son prestados en condiciones de mercado son las siguientes:

1. La medida en que los proveedores de servicios pueden libremente ofrecerse para prestar o retirar la prestación de estos servicios:
  - a) existencia o no de barreras jurídicas o económicas que impidieran que un proveedor de servicios ofrezca o retire la prestación de tales servicios;
  - b) duración del contrato, y
  - c) 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. La medida en que existe libertad de elección del proveedor de servicios, incluida, en el caso de los aeropuertos, la opción de autoprestación:
  - a) existencia o no de barreras jurídicas, contractuales o prácticas al cambio de proveedor de servicios o, en el caso de los servicios de navegación aérea de aproximación, la opción de la autoprestación de servicios de navegación aérea por parte de los aeropuertos;
  - b) papel de los representantes de los usuarios del espacio aéreo en la selección del proveedor de servicios.
3. La medida en que es posible escoger entre una serie de proveedores de servicios:
  - a) existencia de un proceso de licitación pública (no aplicable en el caso de autoprestación);
  - b) si procede, prueba de la participación de proveedores de servicios alternativos en el proceso de licitación y de la existencia de proveedores que hayan prestado servicios anteriormente, incluida la opción de autoprestación por el aeropuerto.
4. Para los servicios de navegación aérea de aproximación, la medida en que los aeropuertos están sujetos a a presiones de costes comerciales o a incentivos de origen normativo:
  - a) existencia o no de un entorno competitivo a la hora de ofrecer servicios a líneas aéreas;
  - b) medida en que los aeropuertos se hacen cargo de los costes de los servicios de navegación aérea;
  - c) 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.
5. Si el proveedor de servicios de navegación aérea de aproximación o de servicios CNS, MET y AIS también prestase servicios de navegación aérea de ruta, estas actividades deberán ser objeto de contabilidad y declaración separadas.
6. En lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación, la evaluación prevista en el presente anexo deberá realizarse en cada aeropuerto, según proceda.

---

## ANEXO II

**TRANSPARENCIA DE LOS COSTES Y DE LOS COSTES UNITARIOS**

## 1. TABLA INFORMATIVA

Los Estados miembros, así como los proveedores de servicios de navegación aérea, cumplimentarán la tabla informativa que figura en el presente anexo para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad y para cada año del período de referencia. Los Estados miembros cumplimentarán también una tabla informativa consolidada para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad.

Se cumplimentará una tabla consolidada por cada aeropuerto que se ajuste a las disposiciones del presente Reglamento. En el caso de los aeródromos con menos de 70 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año, contabilizados como promedio de los últimos tres años, los costes podrán presentarse de forma consolidada.

Cuando una zona de tarificación se extienda a través del espacio aéreo de más de un Estado miembro, los Estados miembros en cuestión cumplimentarán la tabla conjuntamente, de conformidad con las medidas contempladas en el artículo 5, apartado 4.

Los costes reales se establecerán atendiendo a las cuentas definitivas auditadas. Los costes se establecerán con arreglo al plan de negocio exigido por el certificado y se notificarán en la moneda en que se hayan establecido, con arreglo al artículo 7, apartado 1, párrafo cuarto.

Las unidades de servicio efectivas deberán establecerse sobre la base de las cifras presentadas por la entidad que facture y cobre las tasas. Cualquier diferencia en relación con esas cifras se justificará debidamente en la información adicional.

Para facilitar el establecimiento por parte de la Comisión de objetivos de rendimiento a escala de la Unión, y sin perjuicio de los planes de rendimiento que hayan de adoptarse a escala nacional o para un bloque funcional del espacio aéreo, los Estados miembros, así como los proveedores de servicios de navegación aérea, cumplimentarán una tabla informativa con las cifras de las previsiones iniciales diecinueve meses antes del inicio del período de referencia.

Tabla 1 - Costes totales y costes unitarios

Zona de tarificación					Período de referencia : N - N+4					
Moneda										
Nombre de la entidad:										
Costes determinados (plan de rendimiento)					Costes reales					
Desglose de los costes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Desglose por naturaleza (en términos nominales)</b>										
1.1 Personal										
1.2 Otros costes operativos <sup>(1)</sup>										
1.3 Depreciación										
1.4 Coste del capital										
1.5 Costes excepcionales										
1.6 Costes totales										
Total % n/n-1										
Personal % n/n-1										
Otros op. % n/n-1										
<b>2. Desglose por servicio (en términos nominales)</b>										
2.1 Gestión del tránsito aéreo										
2.2 Comunicación <sup>(2)</sup>										
2.3 Navegación <sup>(2)</sup>										
2.4 Vigilancia <sup>(2)</sup>										
2.5 Búsqueda y salvamento										
2.6 Información aeronáutica <sup>(2)</sup>										
2.7 Servicios meteorológicos <sup>(2)</sup>										
2.8 Costes de supervisión										
2.9 Otros costes del Estado <sup>(1)</sup>										
2.10 Total costes										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
<b>3. Información complementaria (en términos nominales)</b>										
<b>Base media de activos</b>										
3.1 Valor contable líquido de los activos										
3.2 Ajustes de activos totales										
3.3 Activos líquidos actuales										
3.4 Base total de activos										
<b>Coste del capital %</b>										
3.5 Tipo antes de impuestos del coste del capital										
3.6 Rendimiento del capital propio										
3.7 Interés medio de la deuda										
<b>Coste de los proyectos comunes</b>										
3.8 Coste total de los proyectos comunes										

**Costes exentos del reparto de costes (Article 14(2)(b))**

3.9 Total de los costes exentos del reparto de costes										
-------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**4. Total de los costes previa deducción de los costes de los servicios prestados a vuelos exentos (en términos nominales)**

4.1 Costes relativos a los vuelos VFR exentos										
4.2 <b>Total costes determinados/reales</b>										

**5. KPI - coste/eficiencia - coste unitario (en términos reales)**

5.1 Inflación % <sup>(3)</sup>										
5.2 Índice de precios <sup>(4)</sup>										
5.3 <b>Total costes términos reales</b> <sup>(5)</sup>										
Total % n/n-1										
5.4 <b>Total unidades de servicio</b>										
Total % n/n-1										
5.5 <b>Coste unitario</b>										
Total % n/n-1										

Elementos de los costes y de la base de activos en '000 - Unidades de servicio en '000

<sup>(1)</sup> Incluidos los costes de EUROCONTROL (ver detalles en la tabla 3).<sup>(2)</sup> Dejar en blanco si tales servicios fueran prestados con arreglo a las disposiciones del artículo 3<sup>(3)</sup> Inflación real/prevista utilizada para establecer los costes determinados en términos normales – inflación real/prevista<sup>(4)</sup> Índice de precios previsto - base 100 en el año N-3    inflación N-2 :                                    inflación N-1:

Índice real de precios - base 100 en el año N-3    inflación N-2 :                                    inflación N-1:

<sup>(5)</sup> Costes determinados (plan de rendimiento) en términos reales – costes reales/previsión revisada a precios de N-3

## 2. INFORMACIÓN ADICIONAL

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

- a) descripción de la metodología utilizada para imputar los costes en concepto de instalaciones o servicios entre los diferentes servicios de navegación aérea, sobre la base de 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;
  - b) descripción de la metodología y de los supuestos utilizados para establecer los costes de los servicios de navegación aérea prestados a los vuelos VFR, en el caso de que hayan concedido exenciones a estos vuelos de conformidad con el artículo 10;
  - c) además de lo exigido en el artículo 7, apartado 2, descripción y justificación de los posibles ajustes más allá de las disposiciones de las Normas Internacionales de Contabilidad;
  - d) 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;
  - e) justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos, los posibles ajustes de los activos totales y el rendimiento de los capitales propios;
  - f) costes totales por aeropuerto para cada aeropuerto con menos de 70 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año, cuando estos costes estén consignados de forma consolidada en la tabla informativa;
  - g) definición de los criterios empleados para imputar los costes a los servicios de ruta y a los servicios de aproximación en cada aeropuerto abarcado por el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
  - h) 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 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;
  - i) 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;
  - j) tal como se indica en el punto 1, descripción, diecinueve meses antes del inicio del período de referencia, de las previsiones de costes y tránsito notificadas;
  - k) descripción de los costes reales declarados y de la diferencia en relación con los costes determinados, para cada año del período de referencia;
  - l) descripción de las unidades de servicio reales declaradas y de las diferencias tanto en relación con la previsión como con los datos facilitados por Eurocontrol, según proceda, para cada año del período de referencia;
  - m) para cada año del período de referencia, la diferencia entre las inversiones de los proveedores de servicios de navegación aérea registrados en los planes de rendimiento y los gastos reales, así como la diferencia entre la fecha prevista de entrada en funcionamiento de estas inversiones y la situación real.
-

## ANEXO III

**REQUISITOS ESPECÍFICOS DE TRANSPARENCIA PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA PRESTADOS EN CONDICIONES DE MERCADO**

La información facilitada a la Comisión en aplicación del presente anexo será confidencial y no revelada públicamente.

## 1. COSTES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

1.1. **Tabla informativa**

Los Estados miembros deberán cumplimentar las tablas informativas que figuran en el presente anexo. Las tablas A y B deberán cumplimentarse para toda la zona de tarificación, a excepción del caso de los servicios de navegación aérea de aproximación. La tabla B sobre precios deberá cumplimentarse para cada aeropuerto en que los servicios de navegación aérea sean prestados en condiciones de mercado en la zona de tarificación de aproximación bajo su responsabilidad.

En la tabla A, las cifras serán las reales de los años (n-3) a (n-1) y las previstas para el año (n) y posteriores. Los costes reales se establecerán atendiendo a las cuentas definitivas auditadas. Los costes previstos se establecerán con arreglo al plan de negocio exigido por el certificado.

En la tabla B, el precio anual deberá reflejar el valor del contrato. La unidad de servicio prestado considerada para determinar el valor del contrato deberá ser descrita y declarada en la tabla por el Estado miembro interesado.

Los costes y los precios se establecerán en la moneda nacional.

Tabla A

Organización: Zona de tarificación:	<b>Año</b> <b>n</b>								
	(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
<b>Detalle por naturaleza</b>									
Personal									
otros costes de funcionamiento									
Depreciación									
Coste de capital									
Gastos extraordinarios									
<b>Costes totales</b>									

Tabla B

Organización: Zona de tarificación: Nombre del aeropuerto:		Año		n						
Aeropuerto i		(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Precio anual (a)										
Unidad de servicio prestado (b)										
Precio unitario										

### 1.2. Información adicional

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

- a) descripción de los criterios empleados 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);
- b) descripción y explicación de las diferencias entre las cifras previstas y las reales para el año (n-1) en relación con todos los datos presentados en las tablas A y B;
- c) descripción y explicación de las previsiones a cinco años de los costes y de las inversiones en relación con el tránsito esperado;
- d) descripción y explicación del método adoptado para el cálculo de los costes de amortización: costes históricos o costes corrientes;
- e) justificación del coste del capital, incluidos los componentes de la base de activos.

### 2. FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán facilitar una descripción del modo o modos en que los costes de los servicios de navegación aérea se financian en relación con cada zona de tarificación.

## ANEXO IV

**CÁLCULO DE LAS UNIDADES DE SERVICIO DE RUTA Y DE LAS TARIFAS UNITARIAS****1. Cálculo de las unidades de servicio de ruta**

- 1.1. La unidad de servicio de ruta se calculará multiplicando los factores «distancia» y «peso» de la aeronave considerada. El total de las unidades de servicio de ruta consistirá en el total de unidades de servicio relativas a los vuelos IFR, así como de las unidades de servicio relativas a los vuelos VFR en el caso de que estos no estén exentos de conformidad con el artículo 10.
- 1.2. 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 tránsito aéreo.
- 1.3. 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 multiplicado por dos.
- 1.4. La distancia se reducirá en 20 kilómetros por cada despegue y cada aterrizaje efectuado en el territorio de un Estado miembro.
- 1.5. 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 figure 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.

**2. Cálculo de las tarifas unitarias de ruta**

- 2.1. La tarifa unitaria de ruta se calculará antes del inicio de cada año del período de referencia.
- 2.2. Se calculará dividiendo el número total previsto de unidades de servicio de ruta en el año correspondiente, definido en el plan de rendimiento, por la suma algebraica de los siguientes elementos:
  - i) los costes determinados, expresados en términos nominales, del año correspondiente, tal como estén definidos en el plan de rendimiento,
  - ii) el ajuste de la diferencia entre la inflación prevista y la real, tal como se indica en el artículo 7, apartado 1,
  - iii) la recuperación de los costes de reestructuración, si está autorizada de conformidad con el artículo 7, apartado 4,
  - iv) las prórrogas derivadas de la aplicación del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere el artículo 13,
  - v) las prórrogas del período de referencia anterior derivadas de la aplicación del mecanismo de imputación de costes a que se refiere el artículo 14,
  - vi) las primas y penalizaciones derivadas de los sistemas de incentivos financieros a que se refiere el artículo 15,
  - vii) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de la modulación de las tasas de navegación aérea en aplicación del artículo 16,
  - viii) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de variaciones de tránsito,
  - ix) en los dos primeros períodos de referencia, los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año 2011, inclusive,
  - x) una deducción de otros ingresos.

## ANEXO V

**CÁLCULO DE LAS UNIDADES DE SERVICIO DE APROXIMACIÓN Y DE LAS TARIFAS UNITARIAS PARA SERVICIOS DE APROXIMACIÓN****1. Cálculo de las unidades de servicio de aproximación**

- 1.1. La unidad de servicio de aproximación será igual al factor «peso» de la aeronave considerada.
- 1.2. 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, punto 1.5, elevado al exponente 0,7.

**2. Cálculo de las tarifas unitarias de aproximación.**

- 2.1. La tarifa unitaria de aproximación se calculará antes del inicio de cada año del período de referencia.
- 2.2. Se calculará dividiendo el número total previsto de unidades de aproximación en el año correspondiente, definido en el plan de rendimiento, por la suma algebraica de los siguientes elementos:
  - i) los costes determinados, expresados en términos nominales, del año correspondiente, tal como estén definidos en el plan de rendimiento,
  - ii) el ajuste de la diferencia entre la inflación prevista y la real, tal como se indica en el artículo 7, apartado 1,
  - iii) la recuperación de los costes de reestructuración, si está autorizada de conformidad con el artículo 7, apartado 4,
  - iv) las prórrogas derivadas de la aplicación del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito a que se refiere el artículo 13, si procede,
  - v) las prórrogas del período de referencia anterior derivadas de la aplicación del mecanismo de imputación de costes a que se refiere el artículo 14,
  - vi) las primas y penalizaciones derivadas de los sistemas de incentivos financieros a que se refiere el artículo 15,
  - vii) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de la modulación de las tasas de navegación aérea en aplicación del artículo 16,
  - viii) los importes cobrados en exceso o en defecto que puedan derivarse de variaciones de tránsito,
  - ix) en los dos primeros períodos de referencia, los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año 2014, inclusive,
  - x) una deducción de otros ingresos.

## ANEXO VI

**MECANISMO DE TARIFICACIÓN**

## 1. TABLA INFORMATIVA

Los Estados miembros, así como los proveedores de servicios de navegación aérea, cumplimentarán la tabla informativa que figura en el presente anexo para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad y para cada año del período de referencia. Los Estados miembros cumplimentarán también una tabla consolidada para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad.

Cuando una zona de tarificación cubra el espacio aéreo de más de un Estado miembro, estos cumplimentarán la tabla conjuntamente, de conformidad con las disposiciones del artículo 5, apartado 4.

Table 2 - Cálculo de la tarifa unitaria

Nombre de la zona tarifaria: Nombre de la entidad:	Período de referencia: N - N+4				
Cálculo de la tarifa unitaria	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p><b>1. Costes determinados en términos nominales y ajuste a la inflación</b></p> <p>1.1 Costes determinados en términos nominales - excl. VFR - Tabla 1</p> <p>1.2 Tasa real de inflación - Tabla 1</p> <p>1.3 Tasa de inflación prevista - Tabla 1</p> <p>1.4 Ajuste en la inflación <sup>(1)</sup>: importe prorrogado el año n</p> <p><b>2. Unidades totales de servicio previstas y reales</b></p> <p>2.1 Unidades totales de servicio previstas (plan de rendimiento)</p> <p>2.2 Unidades totales de servicio reales</p> <p>2.3 Unidades totales de servicio reales/previstas (en %)</p> <p><b>3. Costes sujetos a la distribución de riesgos de tránsito</b></p> <p>3.1 Costes determinados en términos nominales - excl. VFR (trasladados de la Tabla 1)</p> <p>3.2 Ajuste en la inflación: importe prorrogado al año n</p> <p>3.3 Tránsitos: importes prorrogados al año n</p> <p>3.4 Distribución de riesgos de tránsito: ingresos adicionales prorrogados al año n</p> <p>3.5 Distribución de riesgos de tránsito: pérdidas de ingresos prorrogados al año n</p> <p>3.6 Costes exentos de la distribución de riesgos: importes prorrogados al año n</p> <p>3.7 Prima o penalización por el rendimiento</p> <p>3.8 Recuperaciones <sup>(2)</sup> en exceso (-) o en defecto (+): importes prorrogados al año n</p> <p>3.9 Total por el cálculo de la tarifa unitaria del año n</p> <p>3.10 Distribución de riesgos de tránsito: ingresos adicionales del año n para prórroga</p> <p>3.11 Distribución de riesgos de tránsito: pérdida de ingresos del año n para prórroga</p> <p>3.12 Recuperaciones en exceso o en defecto de las variaciones de tránsito del año n para prórroga</p> <p>Parámetros para la distribución de riesgos de tránsito</p> <p>3.13 % ingresos adicionales devueltos a los usuarios en el año n + 2</p> <p>3.14 % pérdidas de ingresos soportadas por los usuarios del espacio aéreo</p> <p><b>4. Costes no sujetos a la distribución de riesgos de tránsito</b></p> <p>4.1 Costes determinados en términos nominales - excl. VFR (Tabla 1)</p> <p>4.2 Ajuste a la inflación: importe prorrogado al año n</p> <p>4.3 Tránsito: importes prorrogados al año n</p> <p>4.4 Costes exentos del reparto de costes: importes prorrogados al año n</p> <p>4.5 Costes de reestructuración: importes prorrogados al año n</p> <p>4.6 Importes cobrados <sup>(2)</sup> en exceso(+) o en defecto (-): importes prorrogados al año n</p> <p>4.7 Total para el cálculo de la tarifa unitaria del año n</p> <p>4.8 Importes cobrados en exceso o en defecto por las variaciones del tránsito del año n para prórroga</p> <p><b>5. Otros ingresos - tarifa unitaria aplicada (en moneda nacional)</b></p> <p>5.1 Total otros ingresos</p> <p>5.3 de los cuales programas de asistencia de la Unión</p> <p>5.4 de los cuales financiación pública nacional</p> <p>5.5 Actividades comerciales</p> <p>5.6 Otros ingresos</p> <p>5.7 Total general para el cálculo de la tarifa unitaria del año n</p> <p>5.8 Tarifa unitaria del año n (en moneda nacional)</p> <p>5.9 Componente Prov. Serv. Nav. Aérea (ANSP) de la tarifa unitaria</p> <p>5.10 Componente MET de la tarifa unitaria</p> <p>5.11 Componente Autoridad Nac. Seg. (NSA) - Estado de la tarifa unitaria</p> <p>5.12 Tarifa unitaria del año n que se habría aplicado sin otros ingresos</p>					

Costes, ingresos y otros importes en Costs, '000 euros - Unidades de servicio en '000

<sup>(1)</sup> Impacto acumulado de las diferencias anuales entre la inflación real y la prevista – ajuste de los costes determinados totales

<sup>(2)</sup> Importes cobrados en exceso o en defecto hasta el año de entrada en vigor del método de costes determinados

## 2. INFORMACIÓN ADICIONAL

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

- a) 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;
  - b) descripción de la política de exenciones y de los medios de financiación para la cobertura de los costes relacionados;
  - c) descripción de los demás ingresos, en el caso de que existan, desglosados entre las diferentes categorías indicadas en el artículo 2, apartado 10;
  - d) descripción y explicación de los incentivos aplicados a los usuarios de los servicios de navegación aérea al amparo del artículo 15;
  - e) descripción y explicación de la modulación de las tasas de navegación aérea aplicadas al amparo del artículo 16.
-

## ANEXO VII

**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA**

## 1. TABLA INFORMATIVA

Los Estados miembros deberán cumplimentar la tabla informativa que figura en el presente anexo para cada zona de tarificación bajo su responsabilidad y para cada año del período de referencia.



Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N-4								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N-3								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N-2								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N-1								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N+1								
Pérdidas en la distribución de los riesgos de tránsito año N+2								
<b>Total ajuste de las pérdidas de la distribución de los riesgos de tránsito</b>								
Costes exentos de reparto de costes año N-5								
Costes exentos de reparto de costes año N-4								
Costes exentos de reparto de costes año N-3								
Costes exentos de reparto de costes año N-2								
Costes exentos de reparto de costes año N-1								
<b>Total costes exentos del reparto de costes</b>								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2005								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2006								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2007								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2008								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2009								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2010								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2011								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2012 (sólo tasas de servicios de navegación de aproximación)								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2013 (sólo tasas de servicios de navegación de aproximación)								
Importes cobrados en exceso o en defecto antes de los costes determinados año 2014 (sólo tasas de servicios de navegación de aproximación)								
<b>Total importes prorrogados</b>								

## 2. INFORMACIÓN ADICIONAL

Además, los Estados miembros facilitarán, como mínimo, la siguiente información:

- a) desglose de los costes de los proyectos comunes por proyecto;
  - b) descripción de los importes resultantes de factores de coste incontrolables, por naturaleza y por factor, incluida la justificación y los cambios de las hipótesis de partida;
  - c) descripción de las prórrogas de los importes cobrados en exceso o en defecto por los Estados miembros hasta el año 2011 para las tasas de ruta y hasta el año 2014 para las tasas de aproximación;
  - d) descripción de las las prórrogas derivadas de la aplicación del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito de conformidad con el artículo 13;
  - e) descripción de las las prórrogas derivadas del mecanismo de distribución de riesgos relacionados con el tránsito de conformidad con el artículo 14, apartado 2.
-