



Bruxelles, 15.10.2019  
COM(2019) 466 final

2019/0233 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella  
Commissione allargata di Eurocontrol per quanto riguarda i principi per la  
determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta e per il calcolo dei tassi unitari,  
le condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta e le condizioni di pagamento**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea prima della sessione della Commissione allargata di Eurocontrol del 28 novembre 2019 in riferimento alla prevista adozione dell'aggiornamento delle condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta ("condizioni di applicazione") e all'aggiornamento dei principi per la determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta e per il calcolo dei tassi unitari ("i principi"), entrambi denominati in appresso "gli atti previsti".

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. L'accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta**

L'accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta ("l'accordo")<sup>1</sup> mira a stabilire un sistema comune di canoni di rotta. Conformemente all'articolo 1 dell'accordo, gli Stati contraenti hanno convenuto di adottare una politica comune per quanto riguarda i canoni da percepire a titolo delle installazioni e dei servizi di navigazione aerea di rotta, in appresso denominati "canoni di rotta", nello spazio aereo delle Regioni di informazione di volo di loro competenza. Essi hanno convenuto di conseguenza di creare un sistema comune di instaurazione e di riscossione dei canoni di rotta e di utilizzare a tal fine i servizi di Eurocontrol. Conformemente all'articolo 3 dell'accordo, la Commissione allargata di Eurocontrol ha il mandato di stabilire il sistema comune di canoni di rotta.

L'accordo è entrato in vigore nel 1986.

Tutti gli Stati membri sono parti dell'accordo<sup>2</sup>.

#### **2.2. La Commissione allargata di Eurocontrol**

Conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo, la Commissione allargata di Eurocontrol:

- 1) stabilisce i principi che disciplinano la determinazione dei costi per il calcolo dei canoni di rotta;
- 2) stabilisce la formula di calcolo dei canoni di rotta;
- 3) approva per ciascun periodo di applicazione il tasso di recupero dei costi;
- 4) determina l'unità di conto nella quale sono espressi i canoni di rotta;
- 5) determina le condizioni di applicazione del sistema, comprese le condizioni di pagamento nonché i tassi unitari, le tariffe ed il loro periodo di applicazione;
- 6) determina i principi applicabili in materia di esonero dai canoni di rotta.

Gli Stati membri di Eurocontrol e gli Stati contraenti che non sono Stati membri di Eurocontrol dispongono ciascuno di un voto. Conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), dell'accordo, la Commissione allargata decide all'unanimità nei casi relativi alla determinazione dei costi per il calcolo dei canoni di rotta [articolo 3, paragrafo 2, lettera a), dell'accordo] e alle condizioni di applicazione [articolo 3, paragrafo 2, lettera e), dell'accordo]

---

<sup>1</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/attachments/multilateral-agreement-relating-to-route-charges.pdf>

<sup>2</sup> Oltre agli Stati membri dell'UE, l'Albania, l'Armenia, la Bosnia-Erzegovina, la Georgia, la Repubblica di Moldova, il Montenegro, Monaco, la Norvegia, la Macedonia del Nord, la Svizzera, la Turchia e l'Ucraina sono parti dell'accordo e l'hanno ratificato.

e tali decisioni sono vincolanti per tutti gli Stati contraenti. In mancanza di una decisione unanime, la Commissione allargata prende una decisione a maggioranza dei due terzi dei voti espressi; ogni Stato contraente che non può, per motivi vincolanti di interesse nazionale, applicare questa decisione presenta alla Commissione allargata un esposto di tali motivi [articolo 6, paragrafo 1, lettera a), dell'accordo].

### **2.3. Gli atti previsti della Commissione allargata**

Entro la fine della sua 113<sup>a</sup> sessione del 20 e 21 novembre 2019, il Comitato allargato sarà chiamato ad adottare mediante procedura scritta decisioni relative agli atti previsti.

Scopo degli atti previsti è assicurare il mantenimento della coerenza con le norme dell'UE relative al sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo, in particolare con il regolamento (UE) 2019/317 dell'11 febbraio 2019<sup>3</sup>, che si applicherà a partire dal terzo periodo di riferimento (2020-2024), a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Il progetto di principi continua a prevedere due possibili metodi per il calcolo dei costi e dei tassi unitari, vale a dire il metodo di recupero totale dei costi o il metodo dei costi determinati. Le modifiche proposte comprendono una dichiarazione secondo la quale si ritiene che gli Stati contraenti che applicano le norme adottate dall'Unione europea sul sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo rispettino le norme adottate in materia da EUROCONTROL. Gli atti previsti non riguardano i seguenti aspetti, che sono trattati nella legislazione dell'UE:

- 1) le condizioni alle quali i costi determinati e le unità di servizio possono essere rivisti alla luce di un'eventuale revisione del piano di miglioramento delle prestazioni;
- 2) l'obbligo di dedurre dai costi determinati i fondi pubblici ottenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea (un obbligo a norma del diritto dell'Unione ma non una politica comune di EUROCONTROL);
- 3) l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni di rotta per finanziare progetti comuni;
- 4) i parametri e i valori del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico;
- 5) i tempi e le modalità di alcuni riporti, ad esempio gli adeguamenti per il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico e per il dispositivo di ripartizione del rischio di costo;
- 6) i particolari degli incentivi per i fornitori di servizi di navigazione aerea;
- 7) l'insieme delle condizioni relative alle prestazioni che devono essere soddisfatte per stabilire e applicare un sistema di tariffazione semplificato.

Il progetto di principi è in linea con l'articolo 22, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/317, a norma del quale se i fornitori di servizi di navigazione aerea sostengono costi di leasing di attività fisse, detti costi non sono inclusi nel calcolo del costo del capitale.

Le modifiche proposte delle condizioni di applicazione riguardano l'articolo 5 (coefficiente di distanza), l'articolo 6 (coefficiente di peso) e l'articolo 8 (esenzioni) del progetto di condizioni di applicazione, in particolare per quanto riguarda il calcolo del peso massimo al decollo per singolo aeromobile. Quest'ultima proposta sostituirebbe l'attuale calcolo basato sulla media del peso massimo al decollo per tipo di aeromobile e per utente dello spazio aereo, con effetto dal 1° gennaio 2020.

---

<sup>3</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

L'Ufficio centrale dei canoni di rotta (CRCO) di Eurocontrol propone inoltre due modifiche delle condizioni di applicazione. La prima prevede l'introduzione di una nuova clausola sulle spese bancarie connesse al pagamento delle fatture da parte degli utenti dello spazio aereo. La seconda riguarda la sequenza di allocazione dei pagamenti delle fatture nel caso in cui gli utenti dello spazio aereo non comunichino istruzioni al CRCO.

L'elenco delle zone di tariffazione di rotta di cui all'allegato 1 delle Condizioni di applicazione comprende i seguenti aggiornamenti: modifiche redazionali delle descrizioni delle zone di tariffazione Bulgaria e Romania, nuova denominazione della Macedonia del Nord e nuova descrizione della zona di tariffazione Ucraina.

Tali modifiche rafforzano l'applicazione del principio "chi usa paga", che fa parte della politica dell'Unione in materia di tariffazione dell'infrastruttura di trasporto.

### **3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE**

Gli atti previsti assicurano il mantenimento della coerenza con le norme dell'UE sul sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e l'Unione dovrebbe sostenerli. Si propone che gli Stati membri accettino congiuntamente a nome dell'Unione le modifiche proposte degli atti previsti. .

Gli atti previsti vincoleranno gli Stati contraenti conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), dell'accordo, che recita: "nei casi previsti ai commi da (a) ad (f) ed (h) del paragrafo 2 dell'articolo 3, le decisioni sono adottate all'unanimità da tutti gli Stati contraenti e sono vincolanti per ciascuno Stato contraente; in difetto di decisione unanime, la Commissione allargata prende una decisione a maggioranza dei due terzi dei voti espressi; ogni Stato contraente che non può, per motivi vincolanti di interesse nazionale, applicare questa decisione presenta alla Commissione un esposto di tali motivi."

L'oggetto degli atti previsti è già disciplinato in larga misura dalla legislazione dell'Unione, in particolare dal regolamento (UE) 2019/317. Tali atti possono pertanto incidere su norme comuni o modificarne la portata. Di conseguenza, l'Unione ha una competenza esterna esclusiva a norma dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1. Base giuridica procedurale**

#### *4.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>4</sup>.

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono*

---

<sup>4</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

*tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"<sup>5</sup>.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

La Commissione allargata è un organo istituito dall'accordo e gli atti che la Commissione allargata è chiamata ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti avranno carattere vincolante nel diritto internazionale per gli Stati contraenti a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), dell'accordo.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano i trasporti (titolo VI del TFUE).

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

## **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

---

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella Commissione allargata di Eurocontrol per quanto riguarda i principi per la determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta e per il calcolo dei tassi unitari, le condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta e le condizioni di pagamento**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### **IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,**

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta ("l'accordo")<sup>6</sup> è entrato in vigore il 1° gennaio 1986.
- (2) A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo, la Commissione allargata adotta principi che disciplinano la determinazione dei costi per il calcolo dei canoni di navigazione aerea e le condizioni di applicazione, comprese le condizioni di pagamento di tali canoni.
- (3) Entro la fine della sua 113<sup>a</sup> sessione del 20 e 21 novembre 2019, il Comitato allargato è chiamato ad adottare mediante procedura scritta decisioni relative a un aggiornamento dei principi per la determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta e per il calcolo dei tassi unitari e a un aggiornamento delle condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta e delle condizioni di pagamento ("le decisioni").
- (4) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella Commissione allargata di Eurocontrol poiché l'oggetto di tali decisioni è già disciplinato in larga misura dalla legislazione dell'Unione, in particolare dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione<sup>7</sup>. Tali atti possono pertanto incidere su norme comuni o modificarne la portata e l'Unione ha una competenza esterna esclusiva a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (5) Obiettivo delle decisioni è assicurare il mantenimento della coerenza con le norme dell'Unione in materia di trasporti, in particolare con il regolamento (CE) n. 549/2004

---

<sup>6</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/attachments/multilateral-agreement-relating-to-route-charges.pdf>

<sup>7</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup> e con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. È perciò opportuno sostenere l'adozione di tali decisioni.

- (6) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri della Commissione allargata di Eurocontrol,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella procedura scritta prima o nel corso della sessione della Commissione allargata di Eurocontrol del 28 novembre 2019 è la seguente:

- a) sostenere i principi aggiornati per la determinazione della base di calcolo dei canoni di rotta<sup>9</sup>;
- b) sostenere le condizioni di applicazione del sistema dei canoni di rotta e le condizioni di pagamento aggiornate<sup>10</sup>.

#### *Articolo 2*

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri della Commissione allargata di Eurocontrol esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1.

#### *Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*

---

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") (GU L 096 del 31.3.2004, pag. 1).

<sup>9</sup> <https://ext.eurocontrol.int/ftp/?t=93085cefad506a898b74bf51ae9f2ec6> Documento Eurocontrol n. 19.60.01

<sup>10</sup> <https://ext.eurocontrol.int/ftp/?t=5db7f9ad4dda0c0a7803388ca46b101e> Documento Eurocontrol n. 19.60.02-1