



DIRIJEZ.....DECI TAXEZ

CHARGING SCHEMES

CONTROLLING...

...THEREFORE CHARGING

Ce sunt Charging Schemes?

O posibilă definiție ar fi: Ceea ce ne este permis să includem la capitolul costuri de operare pentru a putea evalua suma de bani cu care îi vom taxa pe utilizatorii spațiului aerian astfel încât să ne recuperăm banii cheltuiți.

Ce ar fi de spus în legătură cu Charging Schemes?

În primul rând, pot spune că este un domeniu total neglijat de marea masă a celor implicați în ATM, fie că sunt controlori de trafic aerian, fie că nu.

Ce consideră lumea?

Că e un domeniu exclusiv finanțist, plictisitor și eventual mult prea complicat ca să ne batem noi capul cu așa ceva. Eu voi încerca în cele ce urmează să vă explic de ce nu e bine să tratăm cu indiferență această problemă. Treabă nu tocmai ușoară, dacă mă gândesc că majoritatea dintre voi se vor opri la titlu, fără să mai citească articolul...Deci, dragii mei, în primul rând „Charging Schemes” sunt importante pentru că de aici vine „mălaiul”. Adică banii!

Pe baza lor cerem noi bani de la utilizatorii spațiului aerian, adică de la companiile aeriene. Pentru că noi suntem un fel de „administratori” ai acestui spațiu aerian, nu-i așa?

Cineva poate întreba: „Ce legătură are «Charging Schemes» cu SES (Single European Sky)?” Păi are... Oare cum ar fi mai bine să taxăm un FAB (Functional Airspace Block)? Bine, asta după ce ne lămurim ce e ăla un FAB.

Dilema: Care să fie varianta optimă?

- varianta diviziei CRCO (Central Route Charging Office) a Eurocontrol conform căreia $1FAB = 1CV$ (Charging Volume) = $1UR$ (Unit Rate)?

sau

- varianta CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), un fel de alianță a ANSP-urilor (Air Navigation Service Provider) și anume $1FAB$ să conțină mai multe CV cu mai multe UR respective... Cum o fi mai bine?... Cum o fi mai bine?...

Ca să nu mai vorbim de faptul că avem de a face cu un mandat SES înmănat Eurocontrol de către CE (Comisia

What are Charging Schemes?

A possible definition is: what exactly are we allowed to include in „operational costs” in order to evaluate the amount of money we should request from the users of our airspace as a payment, so we can recover the money we spent.

What can we say about Charging Schemes?

First that it is a domain which is totally neglected by the people involved in ATM, whether air traffic controllers or not.

What do people think about it?

Charging Schemes are an exclusively financial domain, boring and eventually far too complicated to be bothered with.

In the following material I will try to explain why is not wise to treat this problem with indifference. This job is not the easiest one I've tried so far, if I think about the ones who would stop reading as soon as they read the title... So, my dear colleagues, the most important thing about the Charging Schemes would be: this is where the bucks come from! Our money!

Based on Charging Schemes, we charge the airlines for using our airspace. That's because we are our airspace administrators, aren't we?

A little question may arise here: “What's the link between Charging Schemes and SES (Single European Sky)?” I will explain it to you. Which is the best way to charge a FAB (Functional Airspace Block)? First of all we will have to figure out what a FAB means. At this moment (when I'm writing the article), we don't have an official definition for them.

Dilemma: Which one is the best variant?

- Eurocontrol's CRCO (Central Route Charging Office) division variant – according to which $1FAB = 1CV$ (Charging Volume) = $1UR$ (Unit Rate)

Or

- CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) variant – 1 FAB contains several CV and the respective UR.

What would be the best choice?... Which one?.....

Europeană), în urma căruia, cel mai probabil la mijlocul anului viitor va ieși o lege pe tema Charging Schemes. Și unde e lege, nu-i tocmeală... Această lege se va adresa deocamdată doar statelor membre UE, dar noi, având ambiții de integrare, eu zic că ar trebui să ne pregătim și să ne adaptăm legislația la cea europeană și să ne comportăm ca și cum ar fi deja în vigoare. Poate va fi inclusă în aquis-ul comunitar și atunci va trebui să ne conformăm oricum. Pe de altă parte, mai nou, Comunitatea Europeană e membru Eurocontrol, așa că, odată legislația definitivată, Eurocontrol o va prelua și o va impune țărilor membre Eurocontrol, chiar dacă acestea nu sunt membre UE. Așa că, e mai bine să fim pe fază.

Acestea fiind spuse, sper că v-am trezit interesul și că vreți să „auziți” ce am de zis.

Păi să începem cu începutul... La conferința mondială din luna martie 2004 la Hong Kong, IFATCA a hotărât crearea unor grupuri de lucru care să fie în strânsă legătură cu mandatele primite de Eurocontrol de la CE privind crearea SES, chestiune de mare actualitate, după cum vă închipuiți. Chiar atunci și apoi la întâlnirea din mai de la Antalya, RATCA s-a implicat, angajându-se să participe la 3 grupuri de lucru: Airspace Team, Charging Schemes și Interoperability.

În cadrul grupului de lucru Charging Schemes am fost desemnat persoană de contact RATCA – IFATCA. Ulterior, Marc Baumgartner (președintele IFATCA) m-a desemnat să particip **ca reprezentant al IFATCA** la primul workshop organizat de către Eurocontrol cu privire la acest mandat (7 iunie). Ceea ce am și făcut.

Între timp am ajuns în faza de consultare formală adică ni s-au trimis proiectele de lege și trebuie să ne dăm cu părerea. Nu e rău, nu? E vorba de niște legi europene... Așa că am decis crearea unor grupuri de lucru interne RATCA, în cadrul cărora să ne consultăm, că vorba aceea: „unde-s mulți puterea crește”!

În grupul Charging Schemes îi avem deocamdată pe Cătălin Bondor și Lăcrămioara Popescu, cu care conlucrez foarte bine. Oricine dorește să facă parte din grup sau are orice nelămurire referitoare la acest subiect, ne poate contacta fără rețineră.

În urma întâlnirii IFATCA pe tematica SES de la Londra din iulie, am fost desemnat **șeful grupului Charging Schemes la nivel IFATCA**, grup din care fac parte membrii din Elveția, Belgia și Portugalia.

Dacă intrăm în detalii despre situația actuală, noi credem că schimbări majore nu vor avea loc. Asta s-ar traduce cam așa:

ANSP-urile vor continua să folosească, la modul general, metoda „Full Cost Recovery”, ceea ce înseamnă, mai pe înțelesul tuturor, că mai întâi își determină costurile necesare pentru a putea să presteze serviciile de control al traficului aerian și apoi, pe baza estimărilor de trafic aerian pentru anul următor, determină Unit Rate, astfel încât ANSP-ul să fie capabil să își recupereze costurile, fără a avea profit însă. Asta

On top of that, we are dealing now with a SES mandate, handed by CE to Eurocontrol, which will be followed by an appropriate law, probably mid next year, regarding Charging Schemes. When such a law exists, it must be complied with.

This law currently addresses only EU member states. However, we have ambitions to become integrated in EU, so my opinion is we should be prepared and adapt our laws to the European legislation and behave as if they were in force. The law could be included in the Community Aquis and we would have to comply anyway.

On the other hand, lately, the European Community is a member of Eurocontrol, so once the law is definite, Eurocontrol will take over and will impose it on its member countries, even if they are not members of EU. So we'd better stay tuned.

Let's start with the beginning...

At the IFATCA's 43rd Annual Conference held in March 2004 in Hong Kong, IFATCA decided to create workgroups linked to the mandates given to Eurocontrol by the European Commission regarding SES, a very actual issue, as you can imagine.

Even then and later, at the meeting held in Antalya, RATCA kept involving, committing to participate in 3 workgroups: Airspace Team, Charging Schemes and Interoperability.

Subsequently, Marc Baumgartner (president of IFATCA) designated me to participate as IFATCA representative to the first workshop organised by Eurocontrol, regarding this mandate (June 7th). I accepted this task.

In the meantime, we got to the formal consulting state, meaning exactly the proposed laws were sent to us and we have to express our opinions about them. Not bad, isn't it? I am talking about European laws...

Subsequently we decided to create some RATCA internal workgroups so we can consult between us, in order to capitalise on our cumulative knowledge.

In the Charging Schemes workgroup we have at this moment our colleagues Cătălin Bondor and Lăcrămioara Popescu, and together we managed to do a good job so far. Anyone who wants to be a part of the working group or has any questions about it, feel free to contact us anytime. After IFATCA meeting about SES held in London, in July, I was designated the leader of the Charging Schemes working group for IFATCA, with members from Belgium, Portugal and Switzerland.

About the actual situation, if we try to get into more details, our opinion is that no major changes will take place. Let me translate that for you:

The ANSP's will continue to use, generally, the „Full Cost Recovery” method, meaning exactly the following: in the first place they will identify the exact cost of providing the air traffic control services and then, starting from the next years' estimates for the air traffic, they calculate the Unit Rate, so the ANSP

grup de lucru

se întâmplă și acum. Noua reglementare va face loc și altor sisteme mai revoluționare, cum ar fi cel din Marea Britanie, dar despre asta altă dată.

Ca formulă de bază a taxării propriu zise se vor aplica aceleași formule de calcul pentru Distance Factor și Weight Factor ca și până acum.

Un element de noutate ar fi că Eurocontrol va milita, așa cum am spus și mai sus, că **1FAB= 1CV= 1UR**. Asta înseamnă că statele vor trebui să se înțeleagă între ele cum împart veniturile unui eventual FAB, care se întinde și pe teritoriul lor, pentru că nu vor exista UR diferite în funcție de bucata de spațiu aerian din FAB, aflată sub suveranitatea unui stat sau a altuia.

Avem și vești bune și vești rele, așa cum se întâmplă de obicei la asemenea schimbări.

În contul părților bune, am aflat că se pot include la calculul bazei de cost plățile făcute într-un eventual fond privat de pensii.

În contul părților rele, e posibil să trebuiască să adoptăm așa numitul IAS (*International Accounting System*) pentru a putea să fim destul de transparenți în ceea ce privește modul de funcționare a ANSP-ului nostru. Aceasta va implica un efort susținut pe o perioadă lungă de timp și cheltuieli importante. De asemenea, poate determina, pentru o perioadă de timp oarecare, necesitatea unei duble contabilități, una pentru statul român și una pentru UE.

Tot la capitolul rele, în baza transparenței cerute de UE, va trebui să creăm un mecanism de consultare a operatorilor aerieni înainte de a stabili baza de cost și va trebui să le explicăm de ce am ajuns la acele cifre.

În altă ordine de idei, va trebui să instaurăm un UR pentru faza terminală a zborurilor, care va avea la bază același WF (*Weight Factor*) ca la zborul pe rută, fără a avea însă un DF (*Distance Factor*).

Se preconizează, de asemenea, că statul va fi obligat să plătească către ANSP valoarea cu care ar fi trebuit taxate zborurile exceptate de la plată.

Se lasă la latitudinea statelor membre opțiunea taxării zborurilor VFR, dacă le sunt oferite servicii de trafic aerian.

Pentru prima oară va fi posibilă cointeresarea operatorilor aerieni în privința achiziționării de tehnologie nouă prin reducerea tarifului pentru aceia care vor proceda așa.

Tot pentru prima oară e prefigurată posibilitatea subvenționării proiectelor comune ale ANSP-urilor, inclusiv FAB-urile.

Vă voi ține la curent cu ultimele schimbări intervenite la proiectul de lege cu privire la Charging Schemes.

Până atunci, „Numai bine!”

recovers the operating costs, but with no profit at all. That's exactly what happens now.

The new rule will leave room for revolutionary systems, like the one in Great Britain, but that will be a topic for another article.

As a base calculation for taxation – we will use the same formulas for Distance Factor and Weight Factor as before. The new element here is that Eurocontrol will fight for **1FAB= 1CV= 1UR**, as I said before. What does it mean? That the states would have to agree amongst themselves how to split the incomes of a FAB which includes their territories as well, because there wouldn't be different URS, depending on the FAB piece of airspace under one or another state authority.

We have bad news and good news, as it happens usually when the wind of change blows.

In the „good news” section – we found out we can include in the “operational costs” calculation the payments made to a (possible) pension scheme.

In the „bad news” section – it's possible to have to adopt the „International Accounting System”, in order to be transparent enough regarding the way our ANSP functions. That requires a sustained effort, for a long period of time and significant expenses. At the same time, it can imply – for a limited period of time – having two different financial statements, one for the Romanian state and the other one for the EU.

In the same „bad news” section – because of the transparency required by EU, we'll have to create a mechanism which allows us to consult the air operators before we finalize the base cost and we'll have to explain to them what those figures are standing for.

Changing the topic, we'll must have an UR for the terminal phase of the flights, which will have – as a base – the same Weight Factor as the route flights, but no Distance Factor.

The role of the Member States will increase in importance, they will be responsible for many many things. For example the economic oversight, and the National Supervisory Authorities will verify the compliance with the requirements of this Regulation. So, the ANSP's will have a hard time.

In the future, the plan is that it will be mandatory for the states to pay to ANSP's the amount of money that should be charged for the exempted (free-of-charge) flights.

The option of taxing VFR flights, if they get air traffic services, is left at the member states' own leisure. But I think that the states will have to charge VFR flights based on their weight or by means of an annual charge. For the first time it will be possible to combine the interests of air operators regarding buying new technology, by reducing the fees for those who do so.

It can be envisaged the possibility for subsidising the ANSP common projects, including the FAB's.

I will keep you informed about the latest changes for the Charging Schemes proposed laws.

Until then, all the best!

Cristian Mihnea Radu
CTA ACC București