

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 391/2013 DE LA COMMISSION

du 3 mai 2013

établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽¹⁾, tel qu'il a été modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 ⁽²⁾, et notamment son article 15, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 550/2004 charge la Commission d'établir un système commun de tarification des services de navigation aérienne, en permettant son application uniforme dans le ciel unique européen.
- (2) L'instauration d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne fournis au cours de toutes les phases du vol est cruciale pour la mise en œuvre de l'initiative du ciel unique européen. Un tel système devrait contribuer à rendre plus transparentes la fixation, l'imposition et la perception des redevances applicables aux usagers de l'espace aérien. Il devrait aussi favoriser la fourniture sûre, efficace et efficiente des services de navigation aérienne aux usagers qui financent le système, et stimuler la fourniture de services intégrés.
- (3) Le système commun de tarification devrait faire partie intégrante des moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs du système de performance qui a été mis en place au titre de l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽³⁾, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009, et du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau ⁽⁴⁾.
- (4) Conformément à l'objectif global d'amélioration de la performance des services de navigation aérienne, le système de tarification devrait promouvoir l'amélioration de l'efficacité économique et celle de l'exploitation, et devrait prévoir l'établissement de mesures d'incitation pour que les prestataires de services de navigation aérienne contribuent aux améliorations dans la fourniture desdits services, y compris l'application du mécanisme de partage du risque lié au trafic.
- (5) Le système commun de tarification devrait être compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol et avec l'article 15 de la convention de l'OACI relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944 (la convention de Chicago).
- (6) Le système commun de tarification devrait permettre une utilisation optimale de l'espace aérien, compte tenu des courants de trafic aérien, notamment à l'intérieur des blocs d'espace aérien fonctionnels établis conformément à l'article 9 bis du règlement (CE) n° 550/2004.
- (7) Le principe clé du système commun de tarification est la mise à disposition en temps utile d'informations complètes et transparentes sur l'assiette des coûts aux représentants des usagers de l'espace aérien et aux autorités compétentes.
- (8) Lorsqu'il est établi que les services de navigation aérienne terminaux et/ou les services CNS (services de communication, de navigation et de surveillance), MET (services météorologiques destinés à la navigation aérienne) et AIS (services d'information aéronautique) sont fournis aux conditions du marché, les États membres devraient pouvoir décider, pour ces services, de ne pas calculer de coûts fixés, de ne pas calculer de redevances pour services terminaux, de ne pas fixer de taux unitaires pour services terminaux et/ou de ne pas fixer de mesures d'incitation financière.
- (9) En raison de la nature évolutive de l'exploitation des aéroports, il arrive que les zones tarifaires terminales doivent être modifiées au cours d'une période de référence.
- (10) L'introduction de nouvelles technologies et procédures et des modèles d'entreprise associés pour stimuler la fourniture de services intégrés devrait entraîner des réductions de coûts considérables, dans l'intérêt des usagers. Pour rendre possibles ces futures réductions de coûts, les prestataires de services de navigation aérienne doivent supporter des coûts de restructuration en vue d'améliorer leur entreprise, qu'ils peuvent recouvrer si un bénéfice net pour les usagers est démontré.
- (11) Les mécanismes d'incitation visant à encourager une amélioration des performances devraient tenir compte de l'opportunité de récompenser ou de pénaliser les performances réelles par rapport aux niveaux de performance attendus lors de l'adoption du plan de performance.
- (12) Afin d'accélérer la mise en œuvre des technologies SESAR, les investissements dans de nouveaux systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) et dans un remaniement en profondeur des systèmes ATM existants, qui influent sur le niveau de performance du réseau ATM européen, devraient être admissibles à un recouvrement via les redevances imposées aux usagers s'ils sont compatibles avec la mise en œuvre du plan directeur ATM européen, notamment à travers des projets communs tels que spécifiés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004. En outre, les États membres devraient pouvoir décider de moduler les redevances de navigation aérienne pour fournir des incitations afin que les aéronefs soient dotés de systèmes inclus dans les projets communs.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.⁽²⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 34.⁽³⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.⁽⁴⁾ Voir page 1 du présent Journal officiel.

- (13) Pour rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et stimuler leur utilisation optimale, les États membres devraient pouvoir moduler davantage les redevances, en tenant compte du niveau de congestion du réseau dans une région donnée ou sur une route donnée à certaines heures.
- (14) Le niveau des redevances imposées, notamment aux aéronefs légers, ne devrait pas décourager l'utilisation des installations et des services nécessaires pour assurer la sécurité, ni l'introduction de nouvelles techniques et procédures.
- (15) Il importe que les États membres puissent fixer collectivement leurs taux unitaires, notamment dans les cas où les zones tarifaires s'étendent sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État membre, ou lorsque les États membres sont parties à un système de redevances de route commun.
- (16) Pour améliorer l'efficacité du système commun de tarification et pour réduire la charge de travail administrative et comptable, dans le cadre d'un système commun de redevances de route, les États membres doivent pouvoir percevoir collectivement les redevances de route au moyen d'une redevance unique par vol.
- (17) Il importe de renforcer les moyens juridiques nécessaires pour assurer un paiement rapide et total des redevances de navigation aérienne par les usagers des services de navigation aérienne.
- (18) Les redevances à imposer aux usagers de l'espace aérien doivent être fixées et appliquées de manière équitable et transparente, après consultation des représentants des usagers. Ces redevances devraient être réexaminées à intervalles réguliers.
- (19) Le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne⁽¹⁾, modifié par le règlement (UE) n° 1191/2010 de la Commission du 16 décembre 2010⁽²⁾, devrait être abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2015.
- (20) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe les mesures nécessaires à l'instauration d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne.
2. Le présent règlement s'applique aux services de navigation aérienne fournis par des prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004 et par des prestataires de services météorologiques, s'ils sont désignés conformément à l'article 9, paragraphe 1, dudit règlement, pour la circulation aérienne générale à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'OACI dans lesquelles les

États membres assument une responsabilité en matière de fourniture de services de navigation aérienne. Il s'applique également au gestionnaire de réseau institué conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission⁽³⁾.

3. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité à l'intérieur d'autres régions de l'OACI, à condition d'en informer la Commission et les autres États membres.

4. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement aux prestataires de services de navigation aérienne qui ont reçu l'autorisation de fournir de tels services sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 550/2004.

5. Sous réserve des dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne fournis dans les aéroports comptant moins de 70 000 mouvements de transport aérien IFR par an.

Les États membres informent la Commission de cette décision.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) «usager des services de navigation aérienne»: l'exploitant de l'aéronef au moment où le vol a été effectué ou, si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef, sauf s'il peut être établi que quelqu'un d'autre était l'exploitant à ce moment-là;
- 2) «représentant des usagers de l'espace aérien»: toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers des services de navigation aérienne;
- 3) «IFR»: règles de vol aux instruments, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago (dixième édition – juillet 2005);
- 4) «VFR»: règles de vol à vue, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 (dixième édition – juillet 2005);
- 5) «zone tarifaire de route»: volume d'espace aérien pour lesquels une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- 6) «zone tarifaire terminale»: un aéroport ou un groupe d'aéroports pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- 7) «coûts fixés»: les coûts fixés d'avance par un État membre, visés à l'article 15, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 550/2004;

⁽¹⁾ JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.

⁽²⁾ JO L 333 du 17.12.2010, p. 6.

⁽³⁾ JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

- 8) «période de référence»: la période de référence pour le système de performance prévue à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013;
- 9) «mouvements de transport aérien IFR»: la somme des décollages et atterrissages effectués selon les règles de vol aux instruments, calculée sous forme de moyenne annuelle sur les trois années précédant la soumission du plan de performance;
- 10) «autres revenus»: les revenus reçus de pouvoirs publics, y compris le soutien financier de programmes d'assistance de l'Union tels que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et le Fonds de cohésion, les revenus provenant d'activités commerciales et/ou, dans le cas des taux unitaires pour services terminaux, les revenus engendrés dans le cadre de contrats ou d'accords entre prestataires de services de navigation aérienne et exploitants d'aéroport;
- 11) «plan de performance»: un plan de performance élaboré et adopté conformément aux dispositions des articles 11 à 16 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013;
- 12) «coûts réels»: les coûts effectivement supportés au cours d'une année pour la fourniture de services de navigation aérienne, soumis à un audit final;
- 13) «services CNS, MET et AIS»: les services de communication, de navigation et de surveillance, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique;
- 14) «coûts de restructuration»: les coûts ponctuels significatifs supportés par les prestataires de services de navigation aérienne lors d'un processus de restructuration par l'introduction de nouvelles technologies et procédures et des modèles d'entreprise associés pour stimuler la fourniture de services intégrés, lorsqu'un État membre souhaite recouvrer les coûts sur une ou plusieurs périodes de référence. Ils peuvent comprendre les coûts supportés pour le versement d'indemnités au personnel la fermeture de centres de contrôle de la circulation aérienne, le transfert d'activités sur de nouveaux sites, la sortie du bilan d'éléments d'actifs et/ou l'acquisition de participations stratégiques dans d'autres prestataires de services de navigation aérienne.
- b) de ne pas fixer d'incitations financières pour ces services dans les domaines essentiels de performance que sont la capacité et l'environnement conformément à l'article 15 du présent règlement;
- et, en ce qui concerne les services de navigation aérienne terminaux,
- c) de ne pas calculer de redevances pour services terminaux conformément à l'article 12 du présent règlement;
- d) de ne pas fixer de taux unitaires pour services terminaux conformément à l'article 17 du présent règlement.
2. Pour établir que leurs services de navigation aérienne terminaux ou leurs services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché en tout ou en partie, les États membres procèdent à une évaluation détaillée au regard de toutes les conditions énoncées à l'annexe I du présent règlement. Cette évaluation comprend une consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.
3. Les États membres visés au paragraphe 1 soumettent à la Commission, au plus tard 19 mois avant le début d'une période de référence ou avant la date d'application des décisions prises conformément au paragraphe 1, un rapport détaillé sur le contenu et les résultats de l'évaluation visée au paragraphe 2. Ce rapport est étayé par des éléments de preuve comprenant les documents d'appel à la concurrence le cas échéant, la justification du choix du prestataire de services, une description des modalités imposées au prestataire de services retenu pour faire en sorte que les services de navigation aérienne terminaux ou les services CNS, MET et AIS soient fournis dans un souci d'efficacité économique, et les résultats de la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien. Le rapport justifie de manière circonstanciée les conclusions de l'État membre.
4. Lorsque la Commission reconnaît que les conditions du marché ont été mises en place conformément aux exigences de l'annexe I, elle en informe l'État membre concerné dans les quatre mois qui suivent la réception du rapport. Cette période est étendue à six mois à compter de la réception du rapport si la Commission estime que des éléments de preuve supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si les conditions du marché ont été mises en place.

Article 3

Services de navigation aérienne terminaux et services CNS, MET et AIS soumis aux conditions du marché

1. Sans préjudice de l'application des principes visés aux articles 14 et 15 du règlement (CE) n° 550/2004 et sous réserve de l'évaluation visée au paragraphe 2, les États membres peuvent décider avant le début d'une période de référence ou, lorsque cela se justifie, au cours de la période de référence, qu'une partie ou la totalité de leurs services de navigation aérienne terminaux ou de leurs services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché. Dans ce cas, les dispositions du présent règlement s'appliquent mais les États membres concernés peuvent décider, en ce qui concerne ces services:

- a) de ne pas calculer de coûts fixés conformément à l'article 7 du présent règlement;

Lorsque la Commission constate que les conditions du marché ne sont pas réunies, elle décide, dans les six mois qui suivent la réception du rapport et conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, que l'État membre ou les États membres concernés doivent appliquer intégralement les dispositions du présent règlement. Cette décision est prise après consultation de l'État membre ou des États membres concernés.

5. Le rapport de l'État membre et la décision de la Commission visée au paragraphe 4 sont valables pour la période de référence concernée et sont rendus publics; une référence à ces documents est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4***Principes du système commun de tarification**

1. Le système commun de tarification est soumis aux principes établis à l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004.
2. Les coûts fixes des services de navigation aérienne en route sont financés par des redevances de route imposées aux usagers des services de navigation aérienne conformément aux dispositions du chapitre III, et/ou par d'autres revenus.
3. Les coûts fixes des services de navigation aérienne terminaux sont financés par des redevances pour services terminaux imposées aux usagers des services de navigation aérienne conformément aux dispositions du chapitre III, et/ou par d'autres revenus.
4. Les paragraphes 2 et 3 sont sans préjudice du financement d'exonérations accordées à certains usagers des services de navigation aérienne au moyen d'autres sources de financement, conformément à l'article 10.
5. Le système commun de tarification prévoit la transparence et la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien sur l'assiette des coûts et sur la ventilation des coûts entre différents services.
6. Les revenus provenant de redevances de route ou de redevances pour services terminaux fixées conformément aux articles 11 et 12 du présent règlement ne sont pas utilisés pour financer les activités commerciales de prestataires de services de navigation aérienne.

*Article 5***Création de zones tarifaires**

1. Les États membres établissent dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité des zones tarifaires dans lesquelles des services de navigation aérienne sont fournis aux usagers de l'espace aérien.
2. Les zones tarifaires sont définies d'une manière compatible avec les opérations et les services de contrôle de la circulation aérienne, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.
3. Une zone tarifaire de route s'étend du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur. Dans les régions terminales complexes, les États membres peuvent établir une zone spécifique à l'intérieur d'une zone tarifaire.
4. Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien de plus d'un État membre, les États membres concernés assurent la cohérence et l'uniformité de l'application du présent règlement à l'espace aérien concerné.

5. Une zone tarifaire terminale peut être modifiée au cours d'une période de référence. Dans ce cas, les États membres:

- a) fournissent à la Commission les données utiles sur les coûts et le trafic pour lui permettre de reconstituer des séries de données cohérentes sur les coûts et le trafic reflétant la situation avant et après la modification, et d'exercer ses missions de suivi de la mise en œuvre des plans de performance conformément à l'article 18 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013;
- b) consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et font part de leurs observations à la Commission;
- c) fournissent à la Commission une évaluation de l'incidence des modifications sur les objectifs d'efficacité économique et le suivi des performances des services de navigation aérienne terminaux et indiquent les modalités de réalisation du suivi des performances sur la durée résiduelle de la période de référence.

CHAPITRE II

LES COÛTS DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE*Article 6***Services, installations et activités admissibles à un recouvrement des coûts**

1. Les prestataires de services de navigation aérienne visés à l'article 1^{er}, paragraphes 2 et 4, établissent les coûts supportés pour fournir des services de navigation aérienne en ce qui concerne les installations et les services prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe, dans les zones tarifaires relevant de leur responsabilité.

Ces coûts comprennent les frais généraux, la formation, les études, les essais, ainsi que la recherche et le développement consacrés à ces services.

2. Les États membres peuvent établir les coûts suivants comme coûts fixes, conformément à l'article 15, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) n° 550/2004, lorsqu'ils sont supportés du fait de la fourniture de services de navigation aérienne:

- a) les coûts supportés par les autorités nationales concernées;
- b) les coûts supportés par les entités qualifiées visées à l'article 3 du règlement (CE) n° 550/2004;
- c) les coûts découlant d'accords internationaux.

3. Conformément à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004, une partie des revenus provenant des redevances peut être utilisée pour financer des projets communs pour les fonctions liées au réseau qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Dans ce cas, les États membres mettent en place une comptabilité complète et transparente afin d'éviter une double facturation aux usagers de l'espace aérien. Les coûts fixes résultant d'un projet commun sont clairement identifiés conformément aux annexes II et VII.

4. Les investissements dans de nouveaux systèmes ATM et dans un remaniement en profondeur de systèmes ATM existants sont admissibles dans la mesure où ils sont compatibles avec la mise en œuvre du plan directeur ATM européen, notamment à travers les projets communs spécifiés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004.

Article 7

Calcul des coûts

1. Les coûts fixes et les coûts réels comprennent les coûts liés aux services, installations et activités admissibles visés à l'article 6 du présent règlement et établis conformément aux exigences comptables énoncées à l'article 12 du règlement (CE) n° 550/2004.

Les effets non récurrents résultant de l'introduction de normes comptables internationales peuvent être étalés sur une période de quinze ans au maximum.

Sans préjudice des articles 17 et 19 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les coûts fixes sont arrêtés avant le début de chaque période de référence dans le cadre du plan de performance pour chaque année civile de la période de référence; ils sont exprimés en termes réels et en termes nominaux. Pour chaque année de la période de référence, la différence entre les coûts fixes exprimés en termes nominaux préalablement à la période de référence et les coûts fixes ajustés en fonction de la différence entre l'inflation réelle constatée par la Commission dans l'indice des prix à la consommation harmonisé d'Eurostat publié en avril de l'année n et l'hypothèse portant sur l'inflation figurant dans le plan de performance pour l'année précédant la période de référence et pour chaque année de la période de référence est reportée à l'année $n + 2$ pour le calcul du taux unitaire.

Les coûts fixes et les coûts réels sont calculés en monnaie nationale. Lorsqu'une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été établie pour un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés assurent la conversion des coûts nationaux en euros, ou dans la monnaie nationale de l'un des États membres concernés, afin de permettre le calcul transparent du taux unitaire unique en application de l'article 17, paragraphe 1, troisième alinéa du présent règlement. Ces États membres en informent la Commission et Eurocontrol.

2. Les coûts visés au paragraphe 1 sont ventilés en coûts de personnel, autres coûts d'exploitation, coûts de l'amortissement, coûts du capital et dépenses exceptionnelles, y compris les taxes et droits de douanes non récupérables, et tous les autres coûts connexes.

Les coûts de personnel comprennent la rémunération brute, la rémunération des heures supplémentaires, les contributions de l'employeur aux systèmes de sécurité sociale, ainsi que les charges de retraite et autres prestations sociales. Les charges de retraite peuvent être calculées sur la base d'hypothèses prudentes, conformément à la gouvernance du système ou au droit national, selon le cas. Ces hypothèses sont détaillées dans le plan de performance.

Les autres coûts d'exploitation comprennent les coûts supportés pour l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de navigation aérienne, notamment les services externalisés, le personnel extérieur, les matières, l'énergie, les services publics, les loyers, les équipements et les installations, l'entre-

tien, les frais d'assurance et les frais de déplacement. Lorsqu'un prestataire de services de circulation aérienne achète d'autres services de navigation aérienne, il inclut les dépenses effectives afférentes à ces services dans ses autres coûts d'exploitation.

Les coûts de l'amortissement ont trait à la totalité des actifs immobilisés pour l'exploitation aux fins de la fourniture de services de navigation aérienne. Les actifs immobilisés sont amortis, compte tenu de leur durée de vie utile attendue, au moyen de la méthode linéaire appliquée aux coûts des actifs faisant l'objet d'un amortissement. Pour le calcul de l'amortissement, la comptabilité en valeur actualisée ou en valeur historique peut être appliquée. La méthode n'est pas modifiée pendant la durée de l'amortissement et doit être compatible avec le coût du capital appliqué (coût nominal du capital pour la comptabilité en valeur historique et coût réel du capital pour la comptabilité en valeur actualisée). Lorsque la comptabilité en valeur actualisée est appliquée, les valeurs équivalentes issues de la comptabilité en valeur historique sont également communiquées pour permettre la comparaison et l'évaluation.

Le coût du capital est égal au produit:

- a) de la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés et des ajustements éventuels du total des actifs, tels que déterminés par les autorités de surveillance nationales et utilisés par le prestataire de services de navigation aérienne, qui sont en exploitation ou en construction, et de la valeur moyenne des actifs courants nets, à l'exclusion des comptes porteurs d'intérêts, nécessaires pour la fourniture de services de navigation aérienne; et
- b) de la moyenne pondérée du taux d'intérêt sur les dettes et du rendement des fonds propres. Pour les prestataires de services de navigation aérienne sans fonds propres, la moyenne pondérée est calculée sur la base d'un rendement appliqué à la différence entre le total des actifs visé au point a) et les dettes.

Les dépenses exceptionnelles sont des coûts non récurrents liés à la fourniture de services de navigation aérienne au cours de la même année.

Tout ajustement au-delà des dispositions des normes comptables internationales est mentionné dans le plan de performance afin d'être examiné par la Commission et figure parmi les informations supplémentaires à communiquer conformément à l'annexe II.

3. Aux fins du calcul du coût du capital conformément au paragraphe 2, les facteurs de pondération sont fondés sur la part du financement au moyen de dettes ou au moyen de fonds propres. Le taux d'intérêt sur les dettes est égal au taux d'intérêt moyen pondéré sur les dettes du prestataire de services de navigation aérienne. Le rendement des fonds propres est celui prévu dans le plan de performance pour la période de déclaration et est basé sur le risque financier réel supporté par le prestataire de services de navigation aérienne, tel qu'évalué préalablement à la période de référence.

Lorsque les actifs n'appartiennent pas au prestataire de services de navigation aérienne mais qu'ils sont inclus dans les calculs du coût du capital, les États membres s'assurent que les coûts de ces actifs ne sont pas recouverts deux fois.

4. Le calcul des coûts peut inclure le recouvrement des coûts de restructuration des prestataires de services de navigation aérienne supportés au cours de périodes de référence antérieures à la période ou aux périodes de recouvrement, et sous réserve d'un dossier d'analyse démontrant un bénéfice net pour les usagers à terme.

Les autorités de surveillance nationales communiquent à la Commission le dossier d'analyse, un plan de recouvrement des coûts de restructuration et les résultats de la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien sur le dossier d'analyse et sur le plan de recouvrement des coûts de restructuration.

Lorsque la Commission constate que le bénéfice net pour les usagers à terme est démontré, elle en informe l'État membre en cause dans les cinq mois qui suivent la réception des documents soumis par les autorités de surveillance nationales.

Lorsque la Commission constate que le bénéfice net pour les usagers à terme n'est pas démontré, elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, dans les cinq mois qui suivent la réception des documents soumis par les autorités nationales de surveillance, que les coûts de restructuration des prestataires de services de navigation aérienne ne doivent pas être recouverts et en informe l'État membre concerné.

L'État membre concerné fait rapport sur l'évolution des coûts de restructuration et sur les bénéfices nets pour les usagers dans son rapport annuel établi conformément à l'article 18, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

Article 8

Ventilation des coûts

1. Le coût des services, des installations et des activités admissibles au sens de l'article 6 sont ventilés de manière transparente entre les zones tarifaires pour lesquelles ils sont effectivement supportés.

Lorsque les coûts concernent plusieurs zones tarifaires, ils sont ventilés proportionnellement selon une méthodologie transparente, en application de l'article 9.

2. Les coûts des services terminaux correspondent aux services suivants:

- a) les services de contrôle d'aérodrome, les services d'information de vol d'aérodrome, y compris les services consultatifs de la circulation aérienne et les services d'alerte;
- b) les services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à l'intérieur d'une certaine distance d'un aéroport sur la base des besoins opérationnels;
- c) une ventilation adéquate de toutes les autres composantes des services de navigation aérienne, reflétant une répartition proportionnée entre services en route et terminaux.

Aux fins du paragraphe 2, points b) et c), les États membres définissent, avant le début de chaque période de référence, les critères utilisés pour ventiler les coûts entre services en route et services terminaux pour chaque aéroport et en informent la Commission.

3. Les coûts des services en route correspondent aux coûts visés au paragraphe 1, à l'exclusion des coûts visés au paragraphe 2.

4. Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément à l'article 10, le prestataire de services de navigation aérienne identifie les coûts des services de navigation aérienne fournis pour des vols VFR et les sépare des coûts des services fournis pour des vols IFR. Ces coûts peuvent être établis au moyen d'une méthode de calcul au coût marginal, compte tenu des avantages pour les vols IFR qui résultent des services fournis pour les vols VFR.

Article 9

Transparence des coûts et du mécanisme de tarification

1. Au plus tard sept mois avant le début de chaque période de référence, les États membres invitent, d'une manière coordonnée, les représentants des usagers de l'espace aérien à une consultation sur les coûts fixés, les investissements projetés, les prévisions en matière d'unités de services, la politique de tarification et les taux unitaires qui en résultent. Ils sont assistés par les prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres établissent de façon transparente leurs coûts au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels conformément à l'article 6 et mettent leurs taux unitaires à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission et, le cas échéant, d'Eurocontrol.

Pendant la période de référence, les États membres invitent, une fois par an et d'une manière coordonnée, les représentants des usagers de l'espace aérien à une consultation sur tout écart par rapport aux prévisions, et notamment sur:

- a) le trafic et les coûts réels par rapport au trafic et aux coûts fixés prévus;
- b) la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic prévu à l'article 13;
- c) la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts prévu à l'article 14;
- d) les mesures d'incitation prévues à l'article 15;
- e) la modulation des redevances prévue à l'article 16.

La consultation peut être organisée sur une base régionale. Les représentants des usagers de l'espace aérien conservent le droit de demander l'organisation de consultations supplémentaires. La consultation des usagers est aussi organisée systématiquement à la suite de l'activation du mécanisme d'alerte prévu aux articles 17 et 19 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 entraînant une révision du ou des coûts unitaires fixés.

2. Les informations visées au paragraphe 1 reposent sur les tableaux de déclaration et les modalités figurant aux annexes II, VI et VII. Lorsqu'il est établi, conformément à l'article 3, que les services de navigation aérienne terminaux ou les services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché, les informations visées au paragraphe 1 sont fondées sur les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'annexe III. La documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission, d'Eurocontrol et des autorités de surveillance nationales trois semaines avant la réunion de consultation. Pour la consultation annuelle visée au deuxième alinéa du paragraphe 1, la documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission, d'Eurocontrol et des autorités de surveillance nationales chaque année, au plus tard le 1^{er} juin.

3. Afin de permettre de rendre compte de la réalisation des objectifs de performance conformément à l'article 18, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) n^o 390/2013, les États membres mettent à la disposition de la Commission et d'Eurocontrol, pour le 1^{er} juin de chaque année, leurs coûts réels supportés au cours de l'année précédente et la différence entre les coûts réels et les coûts fixés figurant dans le plan de performance, en utilisant les tableaux de déclaration et les modalités figurant aux annexes II, VI et VII. Les États membres qui ont décidé que des services de navigation aérienne terminaux ou des services CNS, MET et AIS sont soumis aux conditions du marché conformément à l'article 3 communiquent ces informations en utilisant les tableaux de déclaration et les modalités figurant à l'annexe III.

CHAPITRE III

LE FINANCEMENT DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE PAR DES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 10

Exonérations de redevances de navigation aérienne

1. Les États membres exonèrent de redevances de route:
 - a) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques;
 - b) les vols mixtes VFR/IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR, et où une redevance n'est pas perçue pour les vols VFR;
 - c) les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol;
 - d) les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat.
2. Les États membres peuvent exonérer de redevances de route:
 - a) les vols militaires effectués par des aéronefs militaires de tout pays;

- b) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de l'espace aérien de l'État concerné et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;
- c) les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés;
- d) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;
- e) les vols VFR;
- f) les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat;
- g) les vols effectués par les douanes et la police.

3. Les États membres peuvent exonérer de redevances pour services terminaux les vols visés aux paragraphes 1 et 2.

4. Les coûts supportés pour des vols exonérés se composent des éléments suivants:

- a) les coûts des vols VFR exonérés identifiés à l'article 8, paragraphe 4, et
- b) les coûts des vols IFR exonérés qui sont calculés comme étant le produit des coûts supportés pour des vols IFR et de la proportion du nombre d'unités de services exonérées dans le nombre total d'unités de services, ce dernier comprenant les unités de service afférentes aux vols IFR ainsi que les unités de services afférentes aux vols VFR lorsque ceux-ci ne sont pas exonérés. Les coûts supportés pour des vols IFR sont égaux aux coûts totaux moins le coût des vols VFR.

5. Les États membres veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne soient remboursés pour les services qu'ils ont fournis pour des vols exonérés.

Article 11

Calcul des redevances de route

1. Sans préjudice de la possibilité prévue par l'article 4, paragraphe 2, de financer les services de navigation aérienne en route par d'autres revenus, la redevance de route pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est égale au produit du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services de route pour le vol concerné.
2. Le taux unitaire et les unités de services de route sont calculés conformément à l'annexe IV.

Article 12

Calcul des redevances pour services terminaux

1. Sans préjudice de la possibilité prévue par l'article 4, paragraphe 3, de financer les services de navigation aérienne terminaux par d'autres revenus, la redevance pour services terminaux pour un vol donné dans une zone tarifaire terminale donnée est égale au produit du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour le vol concerné. À des fins de tarification, l'approche et le départ comptent pour un seul vol. L'unité de calcul est soit le vol à l'arrivée, soit le vol au départ.

2. Le taux unitaire et les unités de services terminaux sont calculés conformément à l'annexe V.

Article 13

Partage du risque lié au trafic

1. Un mécanisme de partage du risque lié au trafic s'applique conformément aux principes visés à l'article 12 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.

2. Les coûts suivants ne sont pas soumis au partage du risque lié au trafic et entraînent une augmentation ou une réduction des coûts fixés au cours de l'année ou des années suivantes, indépendamment de l'évolution du trafic:

- a) les coûts fixés déterminés conformément à l'article 6, paragraphe 2, à l'exception des accords relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;
- b) les coûts fixés pour les services météorologiques;
- c) l'ajustement dû aux différences entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visé à l'article 7, paragraphe 1;
- d) le recouvrement des coûts de restructuration, s'il est autorisé conformément à l'article 7, paragraphe 4;
- e) le report résultant de la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic;
- f) les reports autorisés de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé à l'article 14;
- g) les bonus ou malus découlant des mesures d'incitation financière visées à l'article 15;
- h) les excédents ou déficits de recouvrement pouvant résulter de la modulation des redevances de navigation aérienne en application de l'article 16;
- i) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic;

- j) pour la deuxième période de référence, les excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États membres jusqu'à et y compris l'année 2011 en ce qui concerne les services de navigation aérienne en route et l'année 2014 en ce qui concerne les services de navigation aérienne terminaux.

En outre, les États membres peuvent exempter du partage du risque lié au trafic les coûts fixés des prestataires de services de navigation aérienne qui ont reçu l'autorisation de fournir lesdits services sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 550/2004.

3. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services n'est pas supérieur ou inférieur de plus de 2 % aux prévisions établies dans le plan de performance pour l'année *n*, il n'y a pas de report du revenu supplémentaire ou de la perte de revenu du prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne les coûts fixés.

4. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est supérieur de plus de 2 % aux prévisions établies dans le plan de performance pour l'année *n*, 70 % au minimum du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés figurant dans le plan de performance entraînent une réduction correspondante des coûts fixés de l'année *n* + 2.

Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est inférieur de plus de 2 % aux prévisions établies dans le plan de performance pour l'année *n*, 70 % au maximum de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés figurant dans le plan de performance entraînent une augmentation correspondante des coûts fixés au plus tôt à partir de l'année *n* + 2.

5. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est inférieur à 90 % des prévisions établies dans le plan de performance pour l'année *n*, le montant intégral de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés figurant dans le plan de performance entraîne une augmentation correspondante des coûts fixés au plus tôt à partir de l'année *n* + 2.

Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est supérieur à 110 % des prévisions établies dans le plan de performance pour l'année *n*, le montant intégral du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés figurant dans le plan de performance entraîne une réduction correspondante des coûts fixés de l'année *n* + 2.

6. Dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, les États membres peuvent décider, pour les aéroports comptant moins de 225 000 mouvements de transport aérien IFR par an, de ne pas appliquer les dispositions des paragraphes 3, 4 et 5. Les États membres informent la Commission de cette décision dans les deux mois qui suivent la publication du présent règlement.

Article 14

Partage des coûts

1. Un mécanisme de partage des coûts s'applique conformément aux principes suivants:

- a) lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est retenue par le prestataire de services de navigation aérienne, l'État membre ou l'entité qualifiée concerné(e);
- b) lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est supportée par le prestataire de services de navigation aérienne, l'État membre ou l'entité qualifiée concerné(e).

2. Coûts exemptés de l'application du paragraphe 1, points a) et b):

a) Les modalités de partage des coûts énoncées au paragraphe 1, points a) et b), ne s'appliquent pas à la différence entre les coûts fixés et les coûts réels en ce qui concerne les éléments de coût pour lesquels le prestataire de services de navigation aérienne, l'État membre ou l'entité qualifiée concernée ont pris des mesures de gestion raisonnables et identifiables mais qui peuvent être considérés comme échappant à leur contrôle en raison:

- i) de modifications imprévues de la législation nationale sur les retraites, de la législation sur la comptabilisation des retraites ou des charges de retraites découlant de situations imprévues sur les marchés financiers;
- ii) de modifications significatives des taux d'intérêt appliqués aux crédits qui financent les coûts liés à la fourniture des services de navigation aérienne;
- iii) d'éléments de coût imprévus et nouveaux qui ne figurent pas dans le plan de performance mais qui répondent à des obligations légales;
- iv) de modifications imprévues du droit fiscal national;
- v) de modifications imprévues des coûts ou des revenus découlant d'accords internationaux.

b) Sans préjudice de l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa, chaque élément de coût relevant du paragraphe 2, point a), est arrêté par les autorités de surveillance nationales et, pour chaque élément de coût, le plan de performance indique pour la période de référence précédente:

- i) une description complète de l'élément de coût;

ii) le coût attribué à cet élément dans le plan de performance;

iii) le motif justifiant le fait que l'élément de coût soit jugé pouvoir relever du paragraphe 2, point a), plutôt que du paragraphe 1, points a) et b);

iv) les événements extérieurs sous-jacents ou les circonstances échappant au contrôle des autorités de surveillance nationales, du prestataire de services de navigation aérienne ou de l'entité qualifiée concerné(e) qui ont entraîné une variation entre les coûts réels et les coûts fixés relatifs à cet élément de coût;

v) les actions prises pour gérer le risque de coût lié à cet élément.

c) Les différences entre les coûts réels et les coûts fixés en ce qui concerne ces éléments sont identifiées et expliquées conformément à l'annexe VII, point 2.

d) Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence et du fait que des coûts sont retirés du champ d'application du paragraphe 2, point a), les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est reversée aux usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la (aux) période(s) de référence suivante(s).

e) Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence et du fait que des coûts sont inclus dans le champ d'application du paragraphe 2, point a), les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est répercutée sur les usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la (aux) période(s) de référence suivante(s).

f) Les autorités de surveillance nationales concernées démontrent chaque année que la variation des coûts réels par rapport aux coûts fixés est réellement due à des événements ou circonstances pertinents visés au paragraphe 2, point a), et précisés conformément au paragraphe 2, point b). Elles vérifient également que la variation des coûts à répercuter sur les usagers est spécifiquement identifiée et classée. Elles informent les usagers de l'espace aérien et présentent un rapport annuel à la Commission sur les résultats de leur évaluation. Lorsque la Commission constate, dans un délai de six mois à compter de la réception du rapport annuel d'évaluation des autorités de surveillance nationales concernées, que le rapport d'évaluation ne démontre pas que la variation des coûts réels par rapport aux coûts fixés est réellement due à des événements ou circonstances pertinents visés au paragraphe 2, point a), et précisés conformément au paragraphe 2, point b), elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, que l'État membre en cause n'est pas autorisé à appliquer les dispositions du paragraphe 2 en ce qui concerne la variation des coûts réels par rapport aux coûts fixés, en tout ou en partie, en fonction de ses constatations.

- g) Les montants reportés sont mentionnés par facteur et sont décrits dans les informations supplémentaires à communiquer conformément à l'annexe VI.

Article 15

Mesures d'incitation pour les prestataires de services de navigation aérienne

1. Les États membres adoptent des incitations financières pour leurs prestataires de services de navigation aérienne dans le domaine essentiel de performance qu'est la capacité, et peuvent en adopter dans le domaine essentiel de performance qu'est l'environnement, conformément à l'article 12 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013. Ces incitations consistent en bonus et en malus qui sont appliqués, respectivement, en cas de niveau de performance supérieur ou inférieur aux objectifs de performance et doivent être ajoutés aux coûts fixés adoptés ou être déduits de ceux-ci, selon le niveau de performance atteint.

Ces mesures d'incitation financière doivent être conformes aux principes suivants:

- a) le taux unitaire de l'année $n + 2$ est adapté afin de prévoir un bonus de surperformance ou un malus de sous-performance selon le niveau réel de performance du prestataire de services de navigation aérienne au cours de l'année n par rapport à l'objectif visé;
- b) le niveau applicable des bonus et des malus est proportionné aux objectifs à atteindre et à la performance réalisée. Aucun bonus n'est accordé pour une performance inférieure ou égale au niveau prévu dans les objectifs de performance;
- c) le niveau applicable des bonus et des malus est égal;
- d) le montant maximal cumulé des bonus et le montant maximal cumulé des malus ne peut excéder 1 % des revenus provenant des services de navigation aérienne au cours de l'année n ;
- e) les niveaux de variation de performance et le niveau applicable des bonus et des malus sont déterminés après la consultation visée à l'article 9 et sont fixés par le plan de performance;
- f) en cas de fixation d'objectifs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, des bonus et des malus sont appliqués aux prestataires de services de navigation aérienne concernés;
- g) pour le domaine essentiel de performance qu'est la capacité, les niveaux des objectifs de performance peuvent être ajustés pour couvrir uniquement les causes de retard liées à la capacité ATC, à l'acheminement ATC, au personnel ATC, aux équipements ATC, à la gestion de l'espace aérien et à un événement spécial lié aux codes C, R, S, T, M et P du manuel de l'utilisateur ATFCM.

2. Les autorités de surveillance nationales surveillent la bonne mise en œuvre de ces mesures d'incitation par les prestataires de services de navigation aérienne.

Article 16

Modulation des redevances de navigation aérienne

1. À la suite de la proposition de consultation prévue à l'article 9, les États membres peuvent moduler, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et sur une base non discriminatoire et transparente, les redevances de navigation aérienne supportées par les usagers de l'espace aérien afin de refléter les efforts consentis par eux dans le but notamment:

- a) d'optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne;
- b) de réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement;
- c) de réduire les coûts globaux des services de navigation aérienne et de rendre ces derniers plus efficaces, notamment en modulant les redevances en fonction du niveau de congestion du réseau dans une région donnée ou sur une route donnée à certaines heures.

La modulation des redevances n'entraîne aucune modification globale des revenus pour le prestataire de services de navigation aérienne. Les excédents ou les déficits de recouvrement sont reportés à la période suivante.

2. Les redevances de navigation aérienne peuvent également être modulées, sur une base non discriminatoire et transparente, pour accélérer le déploiement des capacités du programme SESAR/ATM. La modulation peut notamment avoir pour but d'inciter à doter les aéronefs de systèmes inclus dans les projets communs visés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004.

3. Par modulation des redevances de navigation aérienne, on entend une variation de la redevance de route et/ou de la redevance terminale calculée sur la base des dispositions des articles 11 et 12.

4. Les autorités de surveillance nationales surveillent la bonne mise en œuvre de la modulation des redevances de navigation aérienne par les prestataires de services de navigation aérienne.

Article 17

Fixation des taux unitaires pour les zones tarifaires

1. Les États membres s'assurent que des taux unitaires sont fixés pour chaque zone tarifaire sur une base annuelle. Sans préjudice du paragraphe 2, les taux unitaires ne sont pas modifiés dans le courant d'une année.

Les taux unitaires sont fixés conformément à la procédure suivante:

- a) Pour chaque année de la période de référence, les taux unitaires pour l'année n sont calculés au plus tard le 1^{er} novembre de l'année $n-1$ sur la base des coûts unitaires fixés figurant dans le plan de performance et des ajustements visés au point 2.2 de l'annexe IV et au point 2.2 de l'annexe V du présent règlement;
- b) L'État membre soumet les taux unitaires pour l'année n à la Commission avant le 1^{er} juin de l'année $n-1$, conformément aux exigences de l'article 9, paragraphes 1 et 2.

- c) La Commission évalue ces taux unitaires au regard des dispositions du présent règlement et du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.
- d) Lorsque la Commission constate que les taux unitaires sont conformes aux dispositions du présent règlement et du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, elle en informe l'État membre concerné dans un délai de quatre mois après la présentation des taux unitaires.
- e) Lorsque la Commission constate que les taux unitaires ne sont pas conformes aux dispositions du présent règlement et du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, elle en informe l'État membre concerné dans un délai de quatre mois après la présentation des taux unitaires et l'État membre concerné présente des taux unitaires révisés à la Commission dans un délai d'un mois.
- f) Les États membres informent la Commission et Eurocontrol, le cas échéant, des taux unitaires pour chaque zone tarifaire au plus tard le 1^{er} novembre de l'année n-1.

Les taux unitaires sont fixés en monnaie nationale. Lorsque des États membres qui font partie d'un bloc d'espace aérien fonctionnel décident d'établir une zone tarifaire commune à taux unitaire unique, ce taux unitaire est fixé en euros ou dans la monnaie nationale de l'un des États membres concernés. Les États membres concernés informent la Commission et Eurocontrol de la monnaie applicable.

2. Lorsque des plans de performance sont adoptés après le 1^{er} novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle débute la période de référence, ou sont révisés conformément aux dispositions des articles 17 et 19 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les taux unitaires sont recalculés, le cas échéant, sur la base du plan définitif adopté ou des mesures correctrices applicables. À cet effet, et conformément à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, les États membres calculent et appliquent leur taux unitaire conformément au plan de performance adopté, dès que possible dans le courant de la première année de la période de référence ou de la première année de l'application des objectifs et plans de performance révisés. La différence de revenus due à l'application temporaire du taux unitaire initial est reportée dans le calcul du taux unitaire de l'année suivante. Pour la première année de la période de référence ou la première année de l'application des objectifs et plans de performance révisés, le mécanisme de partage du risque lié au trafic prévu à l'article 13 s'applique sur la base des coûts fixés et des unités de services figurant dans le plan de performance définitif adopté et sur la base du nombre réel d'unités de services pour l'année.

Article 18

Perception des redevances

1. Les États membres peuvent percevoir les redevances au moyen d'une redevance unique par vol. Lorsque les redevances sont facturées et perçues sur une base régionale, la monnaie de facturation peut être l'euro; un taux unitaire administratif pour les coûts de facturation et de perception peut être ajouté au taux unitaire concerné. Les États membres veillent à ce que les montants collectés pour leur compte soient utilisés pour financer les coûts fixés conformément aux dispositions du présent règlement.

2. Les usagers des services de navigation aérienne paient rapidement et intégralement toutes les redevances de navigation aérienne.

3. Les États membres s'assurent que des mesures d'exécution efficaces sont appliquées. Ces mesures peuvent comprendre le déni de services, la détention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Recours

Les États membres veillent à ce que les décisions prises en vertu du présent règlement soient dûment expliquées et fassent l'objet d'une procédure d'examen ou de recours efficace.

Article 20

Facilitation du contrôle du respect des exigences

Les prestataires de services de navigation aérienne facilitent les inspections et les enquêtes organisées par les autorités de surveillance nationales ou par une entité qualifiée agissant au nom des autorités de surveillance, y compris les visites sur place. Les personnes autorisées sont habilitées:

- à examiner les documents comptables, les registres, les inventaires et tout autre document important pour la détermination de redevances de navigation aérienne;
- à faire des copies de ces documents ou d'extraits de ces documents;
- à demander des explications orales sur place;
- à pénétrer dans les locaux, terrains ou moyens de transport concernés.

Ces inspections et enquêtes sont effectuées conformément aux procédures en vigueur dans l'État membre où elles ont lieu.

Article 21

Réexamen

Le réexamen par la Commission du système de performance, visé à l'article 24 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, porte notamment sur le mécanisme de partage du risque lié au trafic prévu à l'article 13, sur le mécanisme de partage des coûts prévu à l'article 14, sur les mesures d'incitation établies conformément à l'article 15, sur la modulation des redevances en application de l'article 16, et sur leur incidence et leur efficacité dans la poursuite des objectifs de performance fixés.

Article 22

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Le présent règlement s'applique à partir de la deuxième période de référence au sens de l'article 8 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 et au cours de cette période. En ce qui concerne l'application du système de performance, afin de permettre l'adoption d'objectifs à l'échelle de l'Union prévue à l'article 10, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 avant le début de la deuxième période de référence, ainsi que la préparation et l'adoption des plans de performance conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, l'article 1^{er}, paragraphe 5, l'article 3, l'article 7, paragraphe 4, l'article 9, l'article 14, paragraphe 2, points b) à f), l'article 17 et les annexes du présent règlement s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur de ce dernier.

Article 23

Abrogation du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission

Le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne est abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 mai 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

ÉVALUATION DE L'EXISTENCE DE CONDITIONS DE MARCHÉ POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE TERMINAUX ET/OU DE SERVICES CNS, MET ET AIS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 3

Les conditions à évaluer pour déterminer si les services de navigation aérienne terminaux et/ou les services CNS, MET et AIS sont fournis aux conditions du marché sont les suivantes:

1. Mesure dans laquelle les prestataires de services de navigation aérienne peuvent librement proposer des services de navigation aérienne dans les aéroports ou mettre fin à leur fourniture:
 - a) existence, ou non, d'obstacles économiques majeurs qui empêcheraient un prestataire de services de navigation aérienne de proposer d'assurer ce type de prestation ou de mettre fin à leur fourniture;
 - b) durée du contrat; et
 - c) existence d'une procédure permettant le transfert d'actifs et de personnels d'un prestataire de services de navigation aérienne vers un autre.
 2. Mesure dans laquelle il est possible de choisir librement le prestataire de service, y compris, dans le cas des aéroports, l'option d'auto-prestation:
 - a) existence, ou non, d'obstacles juridiques, contractuels ou pratiques empêchant de changer de prestataire de services ou, dans le cas des services de navigation aérienne terminaux, empêchant les aéroports de passer à l'auto-prestation de services de navigation aérienne;
 - b) rôle des représentants des usagers de l'espace aérien dans la sélection du prestataire de services.
 3. Mesure dans laquelle il est possible de choisir parmi un éventail de prestataires de services:
 - a) existence d'une procédure publique d'appel d'offres (non applicable en cas d'auto-prestation);
 - b) le cas échéant, existence avérée d'autres prestataires de services participant à la procédure d'appel d'offres et ayant fourni des services par le passé, y compris l'option d'auto-prestation pour l'aéroport.
 4. Pour les services de navigation aérienne terminaux, mesure dans laquelle les aéroports sont soumis à des pressions commerciales sur les coûts ou à une réglementation fondée sur un système d'incitations:
 - a) existence, ou non, d'une concurrence forte entre aéroports pour attirer les compagnies aériennes;
 - b) poids de la redevance des services de navigation aérienne pour les aéroports;
 - c) existence, ou non, pour les aéroports, d'un environnement concurrentiel ou d'incitations économiques destinées à plafonner les tarifs, sinon à encourager des réductions de coûts.
 5. Lorsque le prestataire de services de navigation aérienne terminaux et/ou de services CNS, MET et AIS fournit également des services de navigation aérienne en route, ces activités font l'objet d'une comptabilité et de rapports séparés.
 6. Pour les services de navigation aérienne terminaux, l'évaluation visée dans la présente annexe est effectuée pour chaque aéroport, le cas échéant.
-

ANNEXE II

TRANSPARENCE DES COÛTS ET DES COÛTS UNITAIRES

1. TABLEAU DE DÉCLARATION

Les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration figurant dans la présente annexe pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque année de la période de référence. Les États membres fournissent aussi un tableau de déclaration consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Un tableau consolidé est rempli pour chaque aéroport soumis aux dispositions du présent règlement. Pour les aéroports ayant enregistré en moyenne annuelle sur les trois dernières années antérieures moins de 70 000 mouvements de transport aérien IFR, les coûts peuvent être présentés sous forme consolidée;

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien de plus d'un État membre, les États membres concernés remplissent le tableau conjointement et conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4.

Les coûts réels sont établis sur la base des comptes vérifiés définitifs. Les coûts sont établis conformément au plan d'entreprise exigé par le certificat et sont communiqués dans la monnaie dans laquelle ils sont établis conformément à l'article 7, paragraphe 1, quatrième alinéa.

Le nombre réel d'unités de services est établi sur la base des chiffres fournis par l'entité qui facture et perçoit les redevances. Toute différence avec ces chiffres est dûment justifiée dans les informations supplémentaires.

Afin de faciliter la définition par la Commission d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union et sans préjudice des plans de performance qui doivent être adoptés, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne remplissent un tableau de déclaration dix-neuf mois avant le début d'une période de référence en y mentionnant les chiffres correspondant aux prévisions initiales.

Tableau 1 – Coûts totaux et coûts unitaires

Zone tarifaire: Monnaie: Entité:					Période de référence n - n+4					
Coûts fixés (plan de performance)					Coûts réels					
Ventilation des coûts	n	n+1	n+2	n+3	n+4	n	n+1	n+2	n+3	n+4
1. Ventilation par nature (en termes nominaux)										
1.1 Personnel										
1.2 Autres coûts d'exploitation ⁽¹⁾										
1.3 Amortissements										
1.4 Coût du capital										
1.5 Dépenses exceptionnelles										
1.6 Coûts totaux										
Total % n/n-1										
Personnel % n/n-1										
Autres expl. % n/n-1										
2. Ventilation par service (en termes nominaux)										
2.1 Gestion du trafic aérien (ATM)										
2.2 Communications ⁽²⁾										
2.3 Navigation ⁽²⁾										
2.4 Surveillance ⁽²⁾										
2.5 Recherche et sauvetage										
2.6 Informations aéronautiques ⁽²⁾										
2.7 Services météorologiques ⁽²⁾										
2.8 Coûts de contrôle										
2.9 Autres coûts à la charge des pouvoirs publics ⁽¹⁾										
2.10 Coûts totaux										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Informations complémentaires (en termes nominaux)										
Moyenne de l'actif										
3.1 Valeur comptable nette actifs immobilisés										
3.2 Ajustements du total des actifs										
3.3 Actifs courants nets										
3.4 Total de l'actif										
Coût du capital %										
3.5 Coût du capital avant impôt										
3.6 Rendement des fonds propres										
3.7 Intérêts moyens sur la dette										
Coût des projets communs										
3.8 Total des coûts des projets communs										

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

En outre, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne fournissent chacun au moins les informations suivantes:

- a) description de la méthode utilisée pour répartir les coûts d'installations ou de services entre les différents services de navigation aérienne, sur la base de la liste d'installations et de services figurant dans le plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe (doc. 7754) et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires;
 - b) description de la méthode et des hypothèses utilisées pour établir les coûts des services de navigation aérienne fournis pour les vols VFR, lorsque des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément à l'article 10;
 - c) conformément à l'article 7, paragraphe 2, description et justification de tout ajustement au-delà des dispositions des normes comptables internationales;
 - d) description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, transmission des données comparables sur les coûts historiques;
 - e) justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif, les ajustements éventuels du total des actifs et le rendement des fonds propres;
 - f) coûts totaux par aéroport pour chaque aéroport comptant moins de 70 000 mouvements de transport aérien IFR par an, lorsque ces coûts sont indiqués sous forme consolidée dans le tableau de déclaration;
 - g) définition des critères utilisés pour répartir les coûts entre services en route et services terminaux pour chaque aéroport relevant du présent règlement;
 - h) répartition des coûts des services météorologiques entre les coûts directs et les «coûts MET de base» définis comme les coûts de prise en charge des installations et des services météorologiques qui servent aussi les besoins météorologiques d'une manière générale. Il s'agit, notamment, des analyses et des prévisions générales, des réseaux d'observation de surface et d'altitude, des systèmes de communications météorologiques, des centres de traitement de données et du financement de la recherche, de la formation et de l'administration;
 - i) description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts MET totaux et les coûts MET de base à l'aviation civile et les répartir entre zones tarifaires;
 - j) comme précisé au point 1, dix-neuf mois avant le début d'une période de référence, description des prévisions de coûts et de trafic communiquées;
 - k) description des coûts réels communiqués et de la différence avec les coûts fixés, pour chaque année de la période de référence;
 - l) description du nombre réel d'unités de services communiqué et des différences tant par rapport aux prévisions que par rapport aux chiffres fournis par Eurocontrol, le cas échéant, pour chaque année de la période de référence.
 - m) chaque année de la période de référence, description de la différence entre les investissements des prestataires de services de navigation aérienne inscrits dans les plans de performance et les dépenses réelles, ainsi que la différence entre la date prévue pour la mise en application de ces investissements et la situation réelle.
-

Tableau B

Organisation: Zone tarifaire: Aéroport:										Année	n
Aéroport i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)		
Prix annuel (a)											
Unité de production (b)											
Prix unitaire											

1.2. Informations supplémentaires

En outre, les États membres fournissent au moins les informations suivantes:

- a) description des critères utilisés pour répartir les coûts des installations ou des services entre différents services de navigation aérienne, sur la base de la liste d'installations et de services figurant dans le plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe (doc. 7754);
- b) description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année (n-1) en ce qui concerne l'ensemble des données fournies dans les tableaux A et B;
- c) description et explication des coûts et des investissements prévus sur cinq ans en ce qui concerne le trafic attendu;
- d) description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés;
- e) justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif.

2. FINANCEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Les prestataires de services de navigation aérienne fournissent une description du ou des modes de financement des coûts des services de navigation aérienne pour chaque zone tarifaire.

ANNEXE IV

CALCUL DES UNITÉS DE SERVICES ET DES TAUX UNITAIRES EN ROUTE**1. Calcul des unités de services en route**

- 1.1. L'unité de services en route est égale au produit des coefficients «distance» et «poids» de l'aéronef en question. Le total des unités de services en route est constitué du total des unités de services relatives aux vols IFR, ainsi que des unités de services relatives aux vols VFR qui ne sont pas exonérés en vertu de l'article 10.
- 1.2. Le coefficient «distance» est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, conformément au dernier plan de vol déposé par l'aéronef concerné pour la gestion des flux de trafic aérien.
- 1.3. Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans une zone tarifaire sont identiques, le coefficient «distance» est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.
- 1.4. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué sur le territoire d'un État membre.
- 1.5. Le coefficient «poids», exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante du nombre exprimant la mesure de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef. Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient «poids» est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient «poids» pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

2. Calcul des taux unitaires en route

- 2.1. Le taux unitaire en route est calculé avant le début de chaque année de la période de référence.
- 2.2. Il est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services en route pour l'année concernée, tel que défini dans le plan de performance, la somme algébrique des éléments suivants:
 - i) les coûts fixes de l'année concernée, exprimés en termes nominaux, tels que définis dans le plan de performance;
 - ii) l'ajustement de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visée à l'article 7, paragraphe 1;
 - iii) le recouvrement des coûts de restructuration, s'il est autorisé conformément à l'article 7, paragraphe 4;
 - iv) les reports découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé à l'article 13;
 - v) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé à l'article 14;
 - vi) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financières visées à l'article 15;
 - vii) les excédents ou déficits de recouvrement pouvant résulter de la modulation des redevances de navigation aérienne en application de l'article 16;
 - viii) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic;
 - ix) pour les deux premières périodes de référence, les excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États membres jusqu'à l'année 2011 incluse;
 - x) la déduction d'autres revenus.

ANNEXE V

CALCUL DES UNITÉS DE SERVICES TERMINAUX ET DES TAUX UNITAIRES POUR SERVICES TERMINAUX**1. Calcul des unités de services terminaux**

- 1.1. L'unité de services terminaux est égale au coefficient «poids» de l'aéronef en question.
- 1.2. Le coefficient «poids», exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au quotient par cinquante du nombre exprimant la mesure de la masse maximale au décollage la plus élevée de l'aéronef visée au point 1.5 de l'annexe IV, exprimée en tonnes métriques et affectée de l'exposant 0,7.

2. Calcul des taux unitaires pour services terminaux

- 2.1. Le taux unitaire pour services terminaux est calculé avant le début de chaque année de la période de référence.
- 2.2. Il est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services terminaux pour l'année concernée, tel que défini dans le plan de performance, la somme algébrique des éléments suivants:
 - i) les coûts fixés de l'année concernée, exprimés en termes nominaux, tels que définis dans le plan de performance;
 - ii) l'ajustement de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visée à l'article 7, paragraphe 1;
 - iii) le recouvrement des coûts de restructuration, s'il est autorisé conformément à l'article 7, paragraphe 4;
 - iv) les reports découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé à l'article 13, le cas échéant;
 - v) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du mécanisme de partage des coûts visé à l'article 14;
 - vi) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financières visées à l'article 15;
 - vii) les excédents ou déficits de recouvrement pouvant résulter de la modulation des redevances de navigation aérienne en application de l'article 16;
 - viii) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic;
 - ix) pour les deux premières périodes de référence, les excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États membres jusqu'à l'année 2014 incluse;
 - x) la déduction d'autres revenus.

ANNEXE VI

MÉCANISME DE TARIFICATION

1. TABLEAU DE DÉCLARATION

Les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration figurant dans la présente annexe pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque période de référence. Les États membres fournissent aussi un tableau consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Si une zone de redevance s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État membre, les États membres concernés remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4.

Tableau 2: Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire : Entité :	Période de référence n - n+4				
Calcul du taux unitaire	n	n+1	n+2	n+3	n+4
<p>1. Coûts fixés en termes nominaux et ajustement de l'inflation</p> <p>1.1 Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR - tableau 1 1.2 Taux d'inflation réel constaté - tableau 1 1.3 Taux d'inflation prévu - tableau 1 1.4 Ajustement de l'inflation ⁽¹⁾ : montant de l'année n à reporter</p> <p style="text-align: center;">2. Total des unités de services prévues et réelles</p> <p>2.1 Total des unités de services prévues (plan de performance) 2.2 Total des unités de services réelles 2.3 Total des unités de services réelles/prévues (en %)</p> <p style="text-align: center;">3. Coûts soumis au partage du risque lié au trafic</p> <p>3.1 Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR (report du tableau 1) 3.2 Ajustement de l'inflation: montant reporté à l'année n 3.3 Trafic: montants reportés à l'année n 3.4 Partage du risque lié au trafic: revenus suppl. reportés à l'année n 3.5 Partage du risque lié au trafic: pertes de revenus reportées à l'année n 3.6 Coûts exemptés du partage des coûts: montants reportés à l'année n 3.7 Bonus ou malus selon la performance 3.8 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement ⁽²⁾ : montants reportés à l'année n 3.9 Total du calcul du taux unitaire de l'année n 3.10 Partage du risque lié au trafic: revenus suppl. de l'année n à reporter 3.11 Partage du risque lié au trafic: pertes de revenu de l'année n à reporter 3.12 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement dus aux variations de trafic de l'année n à reporter</p> <p style="text-align: center;">Paramètres pour le partage du risque lié au trafic</p> <p>3.13 % revenus suppl. reversé aux usagers à l'année n+2 3.14 % pertes de revenus supporté par les usagers</p> <p style="text-align: center;">4. Coûts non soumis au partage du risque lié au trafic</p> <p>4.1 Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR (tableau 1) 4.2 Ajustement de l'inflation: montant reporté à l'année n 4.3 Trafic: montants reportés à l'année n 4.4 Coûts exemptés du partage des coûts: montants reportés à l'année n 4.5 Coûts de restructuration: montants reportés à l'année n 4.6 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement ⁽²⁾ : montants reportés à l'année n 4.7 Total du calcul du taux unitaire de l'année n 4.8 Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement dus aux variations de trafic de l'année n à reporter</p> <p style="text-align: center;">5. Autres revenus - taux unitaire appliqué (en monnaie nationale)</p> <p>5.1 Total des autres revenus 5.3 dont programmes d'assistance de l'Union 5.4 dont financements publics nationaux 5.5 Activités commerciales 5.6 Autres revenus ne figurant pas ci-dessus 5.7 Total général du calcul du taux unitaire de l'année n 5.8 Taux unitaire de l'année n (en monnaie nationale) 5.9 Élément du taux unitaire lié aux prestataires de services de navigation aérienne 5.10 Élément du taux unitaire lié aux services MET 5.11 Élément du taux unitaire lié aux autorités de surveillance nationales/ à l'État 5.12 Taux unitaire de l'année n qui aurait été appliqué en l'absence d'autres revenus</p>					

Coûts, revenus et autres montants en '000 d' EUR - Unités de services en '000

⁽¹⁾ Impact cumulé des différences annuelles entre l'inflation réelle et l'inflation prévue – ajustement du total des coûts fixés

⁽²⁾ Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement encourus jusqu'à l'entrée en vigueur de la méthode des coûts fixés

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

En outre, les États membres concernés rassemblent et fournissent au moins les informations suivantes:

- a) description des différentes zones tarifaires et justification de leur établissement, notamment en ce qui concerne les zones tarifaires pour services terminaux et les subventions croisées potentielles entre aéroports;
 - b) description de la politique d'exonération et description des moyens financiers destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations;
 - c) description des autres revenus éventuels, ventilés entre les différentes catégories mentionnées à l'article 2, paragraphe 10);
 - d) description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de navigation aérienne en vertu de l'article 15;
 - e) description et explication de la modulation des redevances de navigation aérienne appliquée en vertu de l'article 16.
-

ANNEXE VII

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

1. TABLEAU DE DÉCLARATION

Les États membres remplissent le tableau de déclaration figurant dans la présente annexe pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité et pour chaque année de la période de référence.

Partage du risque lié au trafic – perte année n-4								
Partage du risque lié au trafic – perte année n-3								
Partage du risque lié au trafic – perte année n-2								
Partage du risque lié au trafic – perte année n-1								
Partage du risque lié au trafic – perte année n								
Partage du risque lié au trafic – perte année n+1								
Partage du risque lié au trafic – perte année n+2								
Total ajustement des pertes - partage du risque lié au trafic								
Coûts exemptés du partage des coûts année n-5								
Coûts exemptés du partage des coûts année n-4								
Coûts exemptés du partage des coûts année n-3								
Coûts exemptés du partage des coûts année n-2								
Coûts exemptés du partage des coûts année n-1								
Total des coûts exemptés du partage des coûts								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2005								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2006								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2007								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2008								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2009								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2010								
Excédents/déficits de recouvrement avant coûts fixés année 2011								
Excédents/déficits recouvr. avant coûts fixés 2012 (uniquement TNC) ⁽¹⁾								
Excédents/déficits recouvr. avant coûts fixés 2013 (uniquement TNC) ⁽¹⁾								
Excédents/déficits recouvr. avant coûts fixés 2014 (uniquement TNC) ⁽¹⁾								
Total des reports								

⁽¹⁾ TNC = redevances pour services terminaux

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

En outre, les États membres fournissent au moins les informations suivantes:

- a) ventilation des coûts des projets communs par projet distinct;
 - b) description des montants résultant de facteurs de coûts incontrôlables par nature et par facteur, y compris la justification et l'évolution des hypothèses sous-jacentes;
 - c) description des reports des excédents ou déficits de recouvrement enregistrés par les États membres jusqu'à l'année 2011 pour les redevances de route et jusqu'à l'année 2014 pour les redevances pour services terminaux;
 - d) description des reports découlant du mécanisme de partage du risque lié au trafic conformément à l'article 13;
 - e) description des reports découlant du mécanisme de partage des coûts conformément à l'article 14, paragraphe 2.
-