

## RÈGLEMENT (CE) N° 1794/2006 DE LA COMMISSION

du 6 décembre 2006

## établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté 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») <sup>(1)</sup>, et notamment, son article 15, paragraphe 4,vu le 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») <sup>(2)</sup>, et notamment son article 8, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission est chargée de mettre en place un système commun de tarification des services de navigation aérienne dans toute la Communauté. À cette fin, un règlement d'application directe est l'instrument le plus indiqué pour garantir une application uniforme du système commun de tarification dans le ciel unique européen.
- (2) Conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement-cadre, Eurocontrol a été chargé d'aider la Commission à élaborer des mesures d'exécution relatives à un système commun de tarification des services de navigation aérienne. Le présent règlement se fonde sur le rapport du 29 octobre 2004 établi au titre de ce mandat.
- (3) 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 du ciel unique européen. Ce système doit contribuer à l'amélioration de la transparence en ce qui concerne la fixation, l'imposition et la perception de redevances dues par les usagers de l'espace aérien. Ce système doit également favoriser la fourniture sûre, efficace et efficiente des services de navigation aérienne aux usagers de services de navigation aérienne qui financent le système et stimuler la fourniture de services intégrés.
- (4) Conformément à l'objectif global d'amélioration de l'efficacité économique des systèmes de navigation aérienne, il importe que le système de tarification promeuve l'amélioration de l'efficacité économique et de l'efficacité de l'exploitation.

(5) Pour fournir aux voyageurs l'accès au réseau de transport aérien, et notamment aux aéroports moyens et petits ainsi qu'aux grands aéroports, à un prix acceptable, les États membres devraient pouvoir appliquer le même tarif unitaire pour les redevances pour services terminaux sur tous les aéroports desservis par le même prestataire de services de navigation aérienne, ou dans plusieurs groupes de tels aéroports, le cas échéant, pour couvrir globalement les coûts totaux des services terminaux.

(6) Le système de tarification commun doit être compatible avec l'article 15 de la convention de l'OACI relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944.

(7) Étant donné que la plupart des États membres sont parties à l'accord multilatéral Eurocontrol relatif aux redevances de route, signé le 12 février 1981, et que la Communauté a signé le protocole d'adhésion à la convention Eurocontrol révisée, les règles contenues dans le présent règlement doivent être compatibles avec le système de redevances d'Eurocontrol relatif aux redevances de route.

(8) Le système de tarification doit permettre l'utilisation optimale de l'espace aérien, compte tenu des courants de trafic aérien, notamment à l'intérieur des blocs d'espace aérien fonctionnels au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 10 mars 2004, relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») <sup>(3)</sup>.

(9) Conformément à la déclaration annexée au règlement sur l'espace aérien <sup>(4)</sup>, la Commission présentera d'ici à 2008 un rapport sur l'expérience acquise dans la création de blocs d'espace aérien fonctionnels. À ce moment, la Commission évaluera les difficultés qui pourraient résulter du maintien de taux unitaires différents dans un bloc d'espace aérien fonctionnel.

(10) Il importe de fixer des exigences concernant la mise à disposition en temps utile d'informations complètes et transparentes sur la base du coût aux représentants des usagers de l'espace aérien et aux autorités compétentes.

(11) Le niveau des redevances imposées, notamment aux aéronefs légers, ne doit pas décourager l'utilisation des installations et des services nécessaires pour assurer la sécurité, ni l'introduction de nouvelles techniques et procédures.

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

<sup>(4)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 25.

- (12) La formule de tarification pour les redevances pour services de navigation aérienne doit refléter la différence de nature entre ces services et les services de navigation aérienne en route.
- (13) 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 lorsqu'ils sont parties à un système de redevances de route commun.
- (14) Pour améliorer l'efficacité du système de tarification et pour réduire la charge de travail administrative et comptable, il importe que les États membres puissent percevoir collectivement les redevances de route dans le cadre d'un système commun de redevances de route, au moyen d'une redevance unique par vol.
- (15) 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.
- (16) Les redevances à imposer aux usagers de l'espace aérien doivent être fixées et appliquées de manière équitable et transparente, après consultation des usagers. Les redevances doivent être réexaminées à intervalles réguliers.
- (17) 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 pour la création d'un système de tarification des services de navigation aérienne compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.
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 générale à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'OACI dans lesquelles les États membres sont responsables de la fourniture de services de navigation aérienne.
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 des services de navigation aérienne sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement sur la fourniture de services.

5. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne fournis dans les aéroports où ont lieu moins de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges de passagers utilisés, le nombre de mouvements étant la moyenne de l'ensemble des décollages et des atterrissages au cours des trois années antérieures.

Les États membres en informeront la Commission. La Commission publiera périodiquement une liste remise à jour des aéroports exemptés.

6. Sans préjudice de l'application des principes visés aux articles 14 et 15 du règlement sur la fourniture de services, les États membres peuvent décider de ne pas calculer les redevances pour services terminaux comme le prévoit l'article 11 du présent règlement et de ne pas fixer de taux unitaires pour services terminaux au sens de l'article 13 du présent règlement en ce qui concerne les services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes où ont lieu moins de 150 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an (c'est-à-dire l'ensemble des décollages et des atterrissages), quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges d'aéronefs utilisés, le nombre de mouvements étant calculé comme la moyenne au cours des trois années antérieures.

Avant de prendre cette décision, les États membres évaluent dans quelle mesure les conditions énoncées dans l'annexe I, y compris la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien, sont remplies.

L'évaluation finale de la question de savoir si les conditions sont remplies et la décision des États membres sont publiées et communiquées à la Commission, accompagnées de la justification complète des conclusions des États membres, notamment les résultats de la consultation des usagers.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions contenues dans l'article 2 du règlement-cadre s'appliquent.

En outre, les définitions suivantes sont applicables. On entend par:

- a) «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 établit que quelqu'un d'autre était l'exploitant à ce moment là;

- b) «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;
- c) «IFR»: règles de vol aux instruments, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (dixième édition — juillet 2005);
- d) «VFR»: règles de vol à vue, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (dixième édition — juillet 2005);
- e) «zone tarifaire de route»: un volume d'espace aérien pour lesquels une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- f) «zone tarifaire terminale»: un aéroport ou un groupe d'aéroports pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- g) «transport aérien commercial»: toute utilisation d'un aéronef au cours de laquelle il y a transport de voyageurs, de marchandises ou de courrier contre paiement d'une rémunération ou d'une location.

#### Article 3

##### Principes du système de tarification

1. Le système de tarification reflète les coûts supportés directement ou indirectement pour la fourniture de services de navigation aérienne.
2. Les coûts des services de route sont financés par des redevances de route imposées aux usagers des services de navigation aérienne.
3. Les coûts des services terminaux sont financés par des redevances terminales imposées aux usagers des services de navigation aérienne, ou par d'autres revenus, notamment des subventions croisées conformes au droit communautaire.
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 9.
5. Le système de tarification assure la transparence et la consultation sur l'assiette de calcul des coûts et sur la répartition des coûts entre les différents services.

#### Article 4

##### 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 du trafic aérien, 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, sans préjudice de la possibilité ouverte à un État membre d'établir une zone spécifique pour une région terminale complexe, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

4. Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien de plus d'un État membre, les États membres concernés prennent les mesures nécessaires pour assurer la cohérence et l'uniformité de l'application du présent règlement à l'espace aérien concerné. Ils en informent la Commission et Eurocontrol.

#### CHAPITRE II

##### LES COÛTS DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

###### Article 5

###### Services, installations et activités éligibles

1. Les prestataires de services de navigation aérienne visés à l'article 1<sup>er</sup>, 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 lorsqu'ils sont supportés dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne:

- a) coûts supportés par les autorités nationales concernées;
- b) coûts supportés par les organismes agréés visés à l'article 3 du règlement sur la fourniture de services;
- c) coûts découlant d'accords internationaux.

3. Sans préjudice d'autres sources de financement, et pour assurer un niveau élevé de sécurité, de rentabilité et de prestation des services, les redevances peuvent être utilisées pour financer des projets visant à aider certaines catégories d'usagers de l'espace aérien ou des prestataires de services de navigation aérienne dans le but d'améliorer les infrastructures de navigation aérienne collectives, la fourniture de services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien dans le respect du droit communautaire.

**Article 6****Calcul des coûts**

1. Le coût des services, des installations et des activités éligibles au sens de l'article 5 sont établis d'une manière cohérente avec les comptes visés à l'article 12 du règlement sur la fourniture de services pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. Cependant, les effets non récurrents résultant de l'introduction de normes comptables internationales peuvent être établis sur une période de quinze ans au maximum.

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 autres coûts d'exploitation comprennent les coûts supportés du fait de l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de navigation aérienne, notamment les services externalisés tels que les communications, le personnel extérieur tels que des consultants, les matières, l'énergie, les services publics et les loyers, les équipements et les installations, l'entretien, les frais d'assurance et les frais de déplacement. Lorsqu'un prestataire de services de circulation aérienne achète d'autres services de navigation aérienne, le prestataire de services 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 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 historiques des actifs faisant l'objet d'un amortissement. Lorsque les actifs appartiennent à un prestataire de services de navigation aérienne soumis à un mécanisme d'incitation au sens de l'article 12, paragraphe 2, la comptabilité en valeur actualisée peut être appliquée au lieu de la comptabilité en valeur historique pour le calcul de l'amortissement. La méthode demeure identique pendant toute la durée de l'amortissement.

Le coût du capital est égal au produit:

- a) de la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés 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 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.

Les dépenses exceptionnelles sont des coûts non récurrents liés à la fourniture de services de navigation aérienne qui ont été supportés au cours de l'année.

3. Aux fins du paragraphe 2, cinquième alinéa, les facteurs de pondération sont fondés sur la part du financement au moyen ou bien de dettes, ou bien de fonds propres. Le taux d'intérêt sur les dettes est égal au taux d'intérêt moyen sur les dettes du prestataire de services de navigation aérienne. Le rendement des fonds propres tient compte du risque financier du prestataire de services de navigation aérienne, sur la base du taux obligataire national. Lorsque le prestataire de services de navigation aérienne est soumis à un mécanisme d'incitation au sens de l'article 12, paragraphe 2, une prime supplémentaire peut être ajoutée pour assurer une prise en compte adéquate du risque financier spécifique pris par ledit prestataire.

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

**Article 7****Ventilation des coûts**

1. Le coût des services, des installations et des activités éligibles au sens de l'article 5 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, comme l'exige l'article 8.

2. Les coûts des services terminaux sont relatifs 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 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 répartition adéquate de toutes les autres composantes des services de navigation aérienne, reflétant la proportion entre services en route et terminaux.

3. Le coût des services de route est relatif 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 9, le prestataire de services de navigation aérienne identifie séparément les coûts des services de navigation aérienne fournis pour des vols VFR et les coûts 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 8****Transparence de l'assiette des coûts**

1. Sans préjudice de l'article 18 du règlement sur la fourniture de services, les États membres et/ou les prestataires de services de navigation aérienne organisent un échange d'informations sur l'assiette de calcul des coûts, les investissements projetés et le trafic attendu avec les représentants des usagers de l'espace aérien à leur demande. Ils mettent alors de façon transparente au moins une fois par an à disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission et, le cas échéant, d'Eurocontrol, leurs coûts respectifs établis conformément à l'article 5.

2. Les informations visées au paragraphe 1 reposent sur les tableaux et modalités contenues dans l'annexe II, ou dans l'annexe , partie 1, lorsqu'un État membre a pris la décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, ou a indiqué à la Commission qu'il envisageait de prendre une telle décision.

**CHAPITRE III****LE FINANCEMENT DE LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE PAR DES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE****Article 9****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, le monarque régnant et sa proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, cette situation doit être dûment établie par l'indication du statut dans 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; les vols 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 ne sont pas pris en considération pour le calcul des taux unitaires.

Ces coûts se composent des éléments suivants:

- a) coûts des vols VFR identifiés à l'article 7, paragraphe 4, exonérés; et
- b) 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 service exonérées dans le nombre total d'unités de service; les coûts supportés pour des vols IFR sont égaux aux coûts totaux moins le coût des vols VFR.

Les États membres s'assurent que les prestataires de services de navigation aérienne sont remboursés pour les services qu'ils fournissent pour des vols exonérés.

**Article 10****Calcul des redevances de route**

1. 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 ledit vol.

2. Sans préjudice de la mise en œuvre par un État membre d'un système d'incitation concernant les prestataires de services de navigation aérienne conformément à l'article 12, paragraphe 2, le taux unitaire dans la zone tarifaire de route est calculé en divisant les coûts prévus pour les services de navigation aérienne par le nombre prévu d'unités de services de route payantes pour l'année de référence. Les coûts prévus comprennent le solde résultant d'un excédent de recouvrement ou d'un déficit de recouvrement au cours des années antérieures.

3. Les unités de services de route sont calculées conformément à l'annexe IV.

#### Article 11

##### Calcul des redevances pour services terminaux

1. Sans préjudice de la possibilité prévue par l'article 3 de financer les services de navigation aérienne terminaux par d'autres sources de financement, la redevance terminale 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 ledit vol.

2. Sans préjudice de la mise en œuvre par un État membre d'un système d'incitation concernant les prestataires de services de navigation aérienne conformément à l'article 12, paragraphe 2, le taux unitaire dans la zone tarifaire terminale est calculé en divisant les coûts prévus pour les services de navigation aérienne par le nombre prévu d'unités de services terminaux payantes pour l'année de référence. Les coûts prévus comprennent le solde résultant d'un excédent de recouvrement ou d'un déficit de recouvrement au cours des années antérieures.

3. Les unités de services terminaux sont calculées conformément à l'annexe V.

#### Article 12

##### Mesures d'incitation

1. Les États membres peuvent établir ou approuver des systèmes d'incitation qui consistent en l'octroi d'avantages ou de désavantages financiers appliqués sur une base non discriminatoire et transparente, pour soutenir des améliorations dans la fourniture de services de navigation aérienne, et qui entraînent un calcul différent des redevances en vertu des paragraphes 2 et 3. Ces mesures d'incitation peuvent s'appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne ou aux usagers de l'espace aérien.

2. Lorsqu'un État membre décide d'appliquer un système d'incitation à des prestataires de service de navigation aérienne, il fixe préalablement, après la consultation visée à l'article 15, les conditions sur la base desquelles est déterminé le niveau maximal du taux unitaire ou du revenu pour chaque année sur une période ne dépassant pas cinq ans. Ces conditions sont fixées par référence au niveau de coût projeté (y compris les coûts du capital) au cours de cette période, et elles peuvent également fixer des modulations financières (au-dessus ou en dessous des coûts attendus) en fonction d'aspects particuliers des performances du prestataire de services de navigation aérienne, qui peuvent comprendre: efficacité, qualité de

service, réalisation de certains projets, étapes ou compétences ou un niveau de coopération avec d'autres prestataires de services de navigation aérienne, pour tenir compte des effets de réseau.

3. Lorsqu'un État membre décide d'appliquer un système d'incitation, notamment des modulations des périodes nocturnes, aux usagers de services de navigation aérienne, il module, après la consultation visée à l'article 15, les redevances dues par eux en vue de refléter les efforts qu'ils ont déployés pour optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne, réduire les coûts globaux de ces services et accroître leur efficacité, notamment en diminuant les redevances liées aux équipements embarqués qui accroissent les capacités, ou pour compenser les inconvénients résultant du choix d'itinéraires moins encombrés.

Ces systèmes d'incitation sont limités dans le temps, la portée et les montants. Les économies estimées résultant des améliorations de l'efficacité de l'exploitation doivent au moins compenser le coût des mesures d'incitation dans un délai raisonnable. Ces systèmes sont soumis à un réexamen régulier avec la participation de représentants des usagers de l'espace aérien.

4. Les États membres qui ont établi ou autorisé des systèmes d'incitation surveillent la bonne mise en œuvre de ces systèmes d'incitation par les prestataires de services de navigation aérienne.

#### Article 13

##### Fixation de 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. Ils peuvent également s'assurer que des taux unitaires sont fixés d'avance pour chaque année d'une période ne dépassant pas cinq ans.

2. En cas de modifications importantes inattendues du trafic ou des coûts, les taux unitaires peuvent être modifiés pendant l'année en cause.

3. Les États membres informent la Commission et Eurocontrol, le cas échéant, des taux unitaires fixés pour chaque zone tarifaire.

#### Article 14

##### Perception des redevances

1. Les États membres peuvent percevoir les redevances au moyen d'une redevance unique par vol.

2. Les usagers de services de navigation aérienne paient sans délai et totalement 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.

*Article 15***Transparence du mécanisme de tarification**

1. Les États membres s'assurent que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés sur la politique de tarification à intervalles réguliers. À cette fin, ils leur fournissent les informations nécessaires sur le mécanisme de tarification qu'ils utilisent, comme le prévoit l'annexe VI, ou lorsqu'un État membre a pris la décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, ils leur fournissent les informations nécessaires comme le prévoit l'annexe , partie 2, et ils organisent une séance de consultation efficace et transparente pour présenter ces informations, ainsi que les informations visées à l'article 8, en présence des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

2. Sans préjudice de l'article 18 du règlement sur la fourniture de services, 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 séance de consultation.

## CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS FINALES***Article 16***Recours**

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

*Article 17***Obligation de faciliter la surveillance de l'application**

Les prestataires de services de navigation aérienne facilitent les inspections et les enquêtes organisées par les autorités de surveillance nationales ou par un organisme agréé agissant en leur nom, notamment des visites sur place. Les personnes autorisées par ces instances sont habilitées:

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

Fait à Bruxelles, le 6 décembre 2006.

- a) à examiner les documents comptables, les registres, les inventaires et tout autre document important pour la détermination de redevances de navigation aérienne;
- b) à faire des copies de ces documents ou d'extraits de ces documents;
- c) à demander des explications orales sur place;
- d) 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 18***Entrée en vigueur**

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

2. Le présent règlement est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Cependant:

les États membres peuvent reporter l'application des articles 9, 10, 12, 13 et 14 concernant les redevances de route jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2008;

les États membres peuvent reporter l'application de l'article 9 et des articles 11 à 15 concernant les redevances terminales jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010;

si les États membres décident de reporter l'application conformément aux deuxième et troisième alinéas, ils en informent la Commission.

*Par la Commission*

Jacques BARROT

*Vice-président*

## ANNEXE I

**ÉVALUATION DES CONDITIONS POUR LA FOURNITURE DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LES AÉROPORTS RELEVANT DE L'ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 6**

Les conditions à évaluer en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, 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 s'en retirer:
  - 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 s'en retirer,
  - existence, ou non, d'obstacles juridiques qui empêcheraient un prestataire de services de navigation aérienne de proposer d'assurer ce type de prestation ou de s'en retirer,
  - durée du contrat,
  - 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 les aéroports peuvent choisir librement leurs prestataires de services de navigation aérienne, y compris l'option de les assurer eux-mêmes:
  - capacité, ou non, des aérodromes de passer à la fourniture par eux-mêmes de services de navigation aérienne («auto-prestation»),
  - existence, ou non, d'obstacles juridiques, contractuels ou pratiques à la capacité d'un aérodrome de changer de prestataire de services de navigation aérienne,
  - rôle des représentants des usagers de l'espace aérien dans le processus de sélection du prestataire de services de navigation aérienne.
3. Mesure dans laquelle il existe des prestataires de services de navigation aérienne parmi lesquels les aéroports peuvent choisir:
  - Existence, ou non, de rigidités structurelles réduisant les possibilités réelles de choix ouvertes aux aéroports en matière de services de navigation aérienne,
  - existence d'autres prestataires de services de navigation aérienne, notamment l'option d'«auto-prestation», offrant aux aéroports la possibilité de choisir leurs services de navigation aérienne.
4. Mesure dans laquelle les aérodromes sont soumis à des pressions commerciales sur les coûts ou à une réglementation fondée sur un système d'incitations:
  - existence, ou non, d'une concurrence forte entre aéroports pour attirer les compagnies aériennes,
  - poids de la redevance des services de navigation aérienne pour les aéroports,
  - 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.

## ANNEXE II

## TRANSPARENCE DE L'ASSIETTE DES COÛTS

## 1. TABLEAU DE DÉCLARATION

Les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration suivant pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Les montants sont les montants réels pour les années (n - 3) à (n - 1), et les montants prévus à partir de l'année (n). Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité exigé par le certificat visé à l'article 7 du règlement sur la fourniture des services.

Les coûts sont établis en monnaie nationale.

Tableau 1

### Coûts totaux

### Organisation:

Zone tarifaire:

Année n:

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

### Ventilation par nature des coûts

Personnel								
Autres frais d'exploitation								
Amortissements								
Coût du capital								
Dépenses exceptionnelles								
<b>Coûts totaux</b>								

## **Ventilation par service**

Gestion de la circulation aérienne							
Communications							
Navigation							
Surveillance							
Recherche et sauvetage							
Informations aéronautiques							
Services météorologiques							
Coûts de la surveillance							
Autres coûts à la charge des pouvoirs publics							
<b>Coûts totaux</b>							

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

#### Informations complémentaires sur le taux de change de la monnaie nationale en euros

Taux de change (1 euro =)

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

#### Informations complémentaires sur le coût du capital

Capital d'exploitation moyen								
dont actif immobilisé moyen								
Coût du capital avant impôt (%)								
Rendement des fonds propres (%)								
Intérêts moyens sur la dette (%)								

## 2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

- 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,
- description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année (n - 1),
- description et explication des coûts prévus sur cinq ans, sur la base du plan d'activité,
- description des coûts supportés par les États membres (autres coûts à la charge des pouvoirs publics),
- description et explication de la méthode adoptée pour calculer les amortissements: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture des données comparables sur les coûts historiques,
- justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif,
- description du coût pour chaque aéroport, dans chaque zone tarifaire, pour services terminaux; pour les aérodromes où la moyenne annuelle des mouvements de transport aérien commerciaux a été inférieure à 20 000 au cours des trois années antérieures, les coûts peuvent être présentés sous forme agrégée par aérodrome,
- 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 observations météorologiques par radar et satellite, 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,
- 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.

## ANNEXE III

**EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPARENCE POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE AUX AÉROPORTS RELEVANT DE L'ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 6****1. COÛTS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE****1.1. Tableau de déclaration**

Les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration suivant pour chaque zone tarifaire terminale relevant de leur responsabilité.

Les montants sont les montants réels pour les années (n - 3) à (n - 1) et les montants prévus à partir de l'année (n). Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité exigé par le certificat.

Les coûts sont établis en monnaie nationale.

Tableau 1

**Coûts totaux**

Organisation:

Zone tarifaire:

Année n:

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

**Ventilation par nature des coûts**

Personnel								
Autres coûts d'exploitation								
Amortissements								
Coût du capital								
Dépenses exceptionnelles								
<b>Coûts totaux</b>								

**1.2. Informations supplémentaires**

En outre, les prestataires de services de navigation aérienne fournissent au moins les informations suivantes:

- description de la méthode utilisée pour répartir les coûts des installations et des services entre 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),
- description et explication des différences entre les montants prévus et réels non confidentiels pour l'année (n - 1),
- description et explication des coûts et des investissements non confidentiels prévus sur cinq ans en relation avec le trafic attendu,
- description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés,
- justification du coût du capital.

**2. FINANCEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Les prestataires de services de navigation aérienne fournissent les informations suivantes pour chaque zone tarifaire pour services terminaux:

- description des modes de financement des coûts des services de navigation aérienne.

## ANNEXE IV

**CALCUL DES UNITÉS DE SERVICES EN ROUTE**

1. L'unité de services en route est égale au produit des coefficients «distance» et «poids» de l'aéronef en question.
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'exploitant de l'aéronef concerné pour la gestion des courants de trafic aérien.
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.
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.
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, 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.

—  
ANNEXE V**CALCUL DES UNITÉS DE SERVICES TERMINAUX**

1. L'unité de services terminaux est égale au coefficient «poids» de l'aéronef en question.
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 5 de l'annexe IV, exprimée en tonnes métriques et affectée de l'exposant 0,7. Toutefois, durant une période transitoire de cinq ans après le calcul du premier taux unitaire pour services terminaux en vertu du présent règlement, cet exposant est compris entre 0,5 et 0,9.

—

## ANNEXE VI

## MÉCANISME DE TARIFICATION

## 1. TABLEAU DE DÉCLARATION

Les États membres remplissent le tableau de déclaration suivant pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Les États membres fournissent aussi un tableau 1 consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Si une zone tarifaire 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 visées à l'article 4, paragraphe 4.

Les montants sont les montants réels pour les années (n - 3) à (n - 1), et les montants prévus à partir de l'année (n). Les «coûts totaux» représentent la somme de tous les coûts totaux présentés au tableau 1 qui sont attribués à la zone de redevance en question.

Tableau 2

### Calcul du taux unitaire

Organisation(s):

Organisation(s):

Zone de :

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

### Taux unitaire (en euros)

Coûts totaux (¹)							
Coûts des vols exonérés							
Montants reportés sur l'année (n)							
Recettes provenant d'autres sources							
<b>Coûts à la charge des usagers</b>							
Unités de service totales							
Unités de service payantes							
<b>Taux unitaire (²)</b>							

<sup>(1)</sup> Somme de l'ensemble des coûts totaux présentés au tableau 1 qui sont attribués à cette zone de redevance (lorsque certains services de navigation aérienne sont externalisés, les coûts à prendre en compte sont les dépenses annuelles).

<sup>(2)</sup> Taux unitaire = coûts à charge des usagers/unités de service payantes.

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

### Taux unitaire (en monnaie nationale)

Taux de change (1 euro =)								
Taux unitaire								

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

**Solde à reporter (en monnaie nationale)**

Redevances facturées aux usagers							
Coûts totaux réels							
Recettes provenant d'autres sources							
Coûts réels des vols exonérés							
Montants reportés sur l'année (n)							
<b>Solde de l'année (n)</b>							

## 2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

- 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,
  - description et explication du calcul des unités de service payantes prévues,
  - description et explication de la méthode utilisée pour recouvrer le solde résultant d'un excédent ou d'un déficit de recouvrement des années antérieures,
  - description de la politique d'exonération et description des moyens financiers destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations,
  - description des éventuelles recettes provenant d'autres sources,
  - description et explication des mesures d'incitation appliquées aux prestataires de services de navigation aérienne et, notamment, des modalités à appliquer dans la fixation des conditions réglementaires relatives au niveau des taux unitaires; description et explication des objectifs sous l'angle des performances et des modalités de leur prise en compte dans la fixation des taux unitaires maximaux,
  - description des plans des prestataires de services de navigation aérienne pour satisfaire la demande projetée et atteindre les objectifs de performance,
  - description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de navigation aérienne.
-