

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/317 DE LA COMMISSION

du 11 février 2019

établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013

(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° 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>(1)</sup>, et notamment son article 11, paragraphe 6,

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 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 15, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le système de performance visé à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004 devrait améliorer les performances des services de navigation aérienne et les fonctions de réseau dans le ciel unique européen.
- (2) Le système de tarification des services de navigation aérienne visé à l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004 est essentiel à la réussite de la mise en œuvre du système de performance et devrait donc le compléter. Le système de tarification devrait contribuer à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, ainsi qu'à l'efficacité économique de la prestation des services de navigation aérienne et à l'efficacité des vols, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. Le système de tarification devrait être compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol et avec l'article 15 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944 (ci-après la «convention de Chicago»).
- (3) Dans un souci de clarté et afin d'établir un cadre réglementaire adapté pour la troisième période de référence du système de performance, il est nécessaire de réviser les mesures d'exécution régissant les systèmes de performance et de tarification contenues dans le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 <sup>(3)</sup> de la Commission et le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 <sup>(4)</sup> de la Commission et de consolider ces dispositions en un règlement d'exécution unique.

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

<sup>(2)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

<sup>(3)</sup> 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 (JO L 128 du 9.5.2013, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 (JO L 128 du 9.5.2013, p. 31).

- (4) Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004, le système de performance devrait couvrir les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau visés à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>. Par conséquent, le présent règlement devrait s'appliquer au gestionnaire de réseau désigné conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission <sup>(6)</sup>.
- (5) Les systèmes de performance et de tarification devraient améliorer la performance des services de navigation aérienne au moyen d'une approche «porte-à-porte» couvrant les services de navigation aérienne de route et terminaux. Ils devraient encourager une amélioration à long terme des performances des services de navigation aérienne, tels que prévus par le plan directeur ATM européen <sup>(7)</sup>, tout en tenant dûment compte des objectifs impératifs de sécurité. Le système de performance devrait contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et devrait permettre une utilisation optimale de l'espace aérien en tenant compte des courants de trafic aérien dans l'espace aérien européen.
- (6) Sur demande de la Commission, un organe d'évaluation des performances peut donner à celle-ci des avis indépendants dans tous les domaines influençant les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans l'Union.
- (7) Les autorités de surveillance nationales devraient être en mesure d'obtenir de l'ensemble des parties intéressées, notamment les prestataires de services de navigation aérienne qu'elles surveillent, les données pertinentes nécessaires afin de garantir la bonne mise en œuvre et le contrôle du respect du présent règlement au niveau local. Les prestataires de services de navigation aérienne devraient faciliter les inspections et enquêtes réalisées par les autorités de surveillance nationales aux fins du suivi de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification.
- (8) Le gestionnaire de réseau devrait fournir des éléments pertinents pour la fixation d'objectifs au niveau de l'Union, des États membres et des blocs d'espace aérien fonctionnels, et devrait soutenir la réalisation des objectifs de performance au moyen de mesures et processus prévus dans le plan de réseau opérationnel.
- (9) Pour mettre en œuvre du système de performance, la Commission et les États membres devraient se coordonner avec l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne afin de garantir que les aspects liés à la sécurité sont correctement pris en compte, conformément aux objectifs et exigences en matière de sécurité découlant du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup>.
- (10) La durée d'une période de référence du système de performance devrait être telle qu'elle apporte le degré de certitude nécessaire à la mise en œuvre des programmes pluriannuels de dépenses en capital afin d'obtenir les retours sur investissement attendus sous la forme d'améliorations des performances, tout en garantissant la précision des prévisions.
- (11) Des indicateurs de performance clés devraient être définis dans les domaines de performance clés en matière de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique. Ces indicateurs de performance clés devraient être utilisés afin de fixer des objectifs de performance atteignables, durables, réalistes et limités dans le temps au niveau de l'Union, au niveau national et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Les indicateurs de performance clés devraient couvrir les services de navigation aérienne de route et terminaux ainsi que les fonctions de réseau afin d'améliorer les performances globales du réseau.
- (12) La Commission devrait établir des objectifs de performance à l'échelle de l'Union en tenant compte du niveau de performance atteint au cours de la ou des périodes de référence précédentes et des éléments pertinents fournis par l'organe d'évaluation des performances, le gestionnaire de réseau et les autorités de surveillance nationales. Les éléments fournis par les autorités de surveillance nationales devraient notamment inclure les coûts initiaux et des informations concernant les prévisions de trafic pour la période de référence concernée. La Commission devrait étayer les objectifs de performance à l'échelle de l'Union en décrivant les hypothèses et les motifs sous-jacents. La rédaction des objectifs de performance à l'échelle de l'Union devrait faire l'objet d'une consultation des parties intéressées.

<sup>(5)</sup> 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) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

<sup>(6)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1-45).

<sup>(7)</sup> Tel que défini à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 123 du 4.5.2013, p. 1).

<sup>(8)</sup> Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

- (13) Les États membres devraient être en mesure de décider si leurs plans de performance respectifs sont établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, en tenant compte des circonstances locales.
- (14) Les autorités de surveillance nationales devraient être chargées de développer des plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui comprendront des objectifs de performance contraignants et reposeront sur des indicateurs de performance clés appliqués au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Les plans de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels devraient inclure des initiatives visant à soutenir la coopération transfrontière entre les prestataires de services de navigation aérienne, quelle que soit leur portée géographique.
- (15) Les plans de performance devraient être totalement transparents en ce qui concerne les coûts fixés des investissements nouveaux et existants liés à l'achat, au développement ou à la location d'actifs immobilisés. Les investissements importants devraient être décrits en détail et justifiés, et devraient être compatibles avec le déploiement de SESAR et les gains de performance escomptés.
- (16) Des consultations devraient avoir lieu au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels afin de garantir que les avis des parties intéressées sont pris en compte lors de la préparation des plans de performance et des objectifs qu'ils contiennent.
- (17) En raison des liens solides entre les différents domaines de performance clés, les interdépendances entre les objectifs de performance devraient être prises en compte en vue de la fixation des objectifs, en tenant compte des objectifs impératifs en matière de sécurité.
- (18) Les objectifs de performance devraient s'accompagner de mesures incitatives en vue d'encourager de meilleures performances, notamment l'application d'un mécanisme de partage du risque lié au trafic dans le cadre du domaine de performance clé de l'efficacité économique. Les mécanismes incitatifs devraient être efficaces et définir de manière non discriminatoire et transparente les paramètres de récompense ou de pénalisation des performances réelles par rapport aux objectifs de performance adoptés. Le domaine de performance clé de la sécurité ne devrait pas faire l'objet de mesures incitatives en raison de sa nature impérative. Les États membres devraient veiller à ce que la mise en œuvre des mécanismes incitatifs n'ait pas d'incidence défavorable sur les investissements prévus et en cours visant à assurer des capacités suffisantes et l'efficacité des vols au bénéfice des usagers.
- (19) Les États membres devraient adopter des projets de plans de performance et les présenter à la Commission, afin que celle-ci les évalue et les examine. À cet égard, la Commission devrait d'abord vérifier si les plans de performance sont complets. Si tel est le cas, la Commission devrait évaluer si les objectifs de performance proposés contenus dans les plans de performance sont conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union. S'il n'est pas possible de conclure à une telle conformité, la Commission devrait demander aux États membres de réviser leurs plans de performance et leurs objectifs ou d'adopter des mesures correctives.
- (20) Les États membres ne devraient adopter et publier les versions finales de leurs plans de performance respectifs que lorsque la Commission a conclu que les objectifs de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels (ci-après les «objectifs de performance des FAB») qu'ils contiennent sont conformes aux objectifs à l'échelle de l'Union.
- (21) Les objectifs fixés dans les projets de plans de performance devraient s'appliquer dans les procédures d'évaluation depuis le début de la période de référence et, le cas échéant, lors de la révision des objectifs de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Après adoption des plans de performance finaux, les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique devraient s'appliquer de manière rétroactive en ajustant les taux unitaires afin de garantir que les usagers de l'espace aérien bénéficient de l'amélioration des performances dès le début de la période de référence.
- (22) Les États membres qui souhaitent réviser un ou plusieurs objectifs de performance au cours d'une période de référence devraient en demander l'autorisation à la Commission. Une telle demande peut être présentée lorsque les seuils d'alerte sont franchis ou lorsque l'État membre démontre que les données, les hypothèses et les motifs initiaux, notamment concernant les investissements, sur lesquels s'appuient les objectifs de performance ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance. La Commission ne devrait autoriser l'État membre concerné à procéder à la révision prévue que si elle est nécessaire et proportionnée au regard des circonstances susmentionnées et si les objectifs de performance révisés garantissent le maintien de la conformité aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (23) L'introduction de nouvelles technologies et modèles d'entreprise pour stimuler la fourniture de services intégrés devrait entraîner à terme des réductions de coûts considérables dans l'intérêt des usagers, mais peut donner lieu à des coûts de restructuration initiaux. Si un État membre démontre que les mesures de restructuration apportent un bénéfice net aux usagers, il devrait également pouvoir demander une révision des objectifs locaux en matière d'efficacité économique afin de récupérer les coûts de restructuration correspondants au moyen d'une révision des coûts fixés contenus dans ses plans de performance, sous réserve de l'autorisation de la Commission.

- (24) La Commission devrait réexaminer les objectifs de performance à l'échelle de l'Union au cours de la période de référence afin de déterminer s'ils sont toujours appropriés. La Commission devrait envisager de réviser les objectifs de performance à l'échelle de l'Union s'il est démontré au cours d'une période de référence que ces objectifs ne sont plus appropriés en raison d'un changement de circonstances et que la révision des objectifs est nécessaire et proportionnée. Une révision des objectifs à l'échelle de l'Union au cours d'une période de référence devrait marquer le début d'une nouvelle période de référence, notamment l'établissement de plans de performance et d'objectifs de performance correspondants au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (25) Les fonctions de réseau devraient également être soumises à des objectifs de performance et devraient contribuer à atteindre les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. À cet effet, le gestionnaire de réseau devrait préparer le plan de performance du réseau qui devrait ensuite être vérifié et adopté par la Commission.
- (26) Un partenariat opérationnel efficace et un processus de prise de décision coopératif entre les principales parties intéressées, comme les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels, les aéroports, les usagers des espaces aériens civil et militaire et le gestionnaire de réseau, sont essentiels à la réalisation des objectifs de performance des fonctions de réseau.
- (27) Les coûts fixes des services de navigation aérienne devraient être financés par des redevances imposées aux usagers de l'espace aérien. Ces redevances devraient être perçues dans les zones tarifaires créées pour les services de navigation aérienne de route et terminaux. Les États membres devraient veiller à ce que la portée géographique de ces zones tarifaires soit clairement définie et que les zones tarifaires soient cohérentes avec la fourniture des services de navigation aérienne. Il peut être nécessaire de modifier une zone tarifaire terminale au cours d'une période de référence en raison des modifications apportées à l'exploitation des aéroports.
- (28) Il convient d'établir pour chaque zone tarifaire une assiette des coûts des redevances, qui comprenne les coûts fixes des services et installations de navigation aérienne éligibles. Les États membres devraient également pouvoir inclure dans ces assiettes de coûts les coûts fixes supportés par leurs autorités nationales de surveillance ainsi que les autres coûts à la charge des pouvoirs publics liés à la fourniture des services de navigation aérienne.
- (29) Les coûts fixes pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux devraient être établis avant le début de chaque période de référence, dans le cadre des plans de performance. Ces coûts fixes sont précisés pour chaque année civile de la période de référence concernée. Les autorités de surveillance nationales devraient vérifier que les coûts fixes établis ne comprennent que des éléments de coût éligibles dans le cadre des systèmes de performance et de tarification.
- (30) Les coûts fixes inclus dans une assiette de coûts pour les services de navigation aérienne de route ou terminaux devraient inclure les coûts de personnel, les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, les coûts d'amortissement, le coût du capital et les coûts exceptionnels. Les coûts réels supportés devraient être déclarés chaque année selon la même catégorisation afin de garantir la cohérence et la transparence.
- (31) Les autorités de surveillance nationales devraient, avant le commencement de chaque période de référence, définir les critères utilisés pour répartir les coûts entre les services de route et les services terminaux et en informer la Commission. Ces critères devraient garantir la transparence de l'établissement des coûts fixes et garantir l'absence de toute subvention croisée entre les services de route et les services terminaux.
- (32) Les États membres devraient calculer chaque année les taux unitaires pour leurs zones tarifaires de route et terminales. Lors du calcul du taux unitaire, les États membres devraient s'assurer que les services ou installations financés par des fonds publics, notamment les programmes d'assistance de l'Union comme le réseau transeuropéen de transport, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le fonds de cohésion, ne sont pas facturés aux usagers de l'espace aérien. Lors du calcul des taux unitaires, les États membres devraient pouvoir ajuster leurs coûts fixes en fonction de l'inflation.
- (33) Le système de performance et de tarification devrait prévoir un mécanisme de partage du risque lié au trafic afin d'encourager la fourniture des services. Les autorités de surveillance nationales devraient pouvoir ajuster les valeurs des paramètres de partage du risque lié au trafic tels que définis par le présent règlement afin de tenir compte des circonstances locales et de mieux encourager la fourniture des services de navigation aérienne. Un tel ajustement devrait être réalisé après consultation des prestataires de services de navigation aérienne et des usagers de l'espace aérien. Ces ajustements ne devraient toutefois pas réduire l'exposition au risque du ou des prestataires de services de navigation aérienne concernés par rapport au mécanisme par défaut prévu par le présent règlement.
- (34) Les prestataires de services de navigation aérienne devraient supporter le risque de coût en ce qui concerne les différences entre les coûts fixes et les coûts réels, sauf dans le cas d'un nombre limité d'éléments de coûts soumis à des exigences spécifiques.

- (35) Les prestataires de services de navigation aérienne ne devraient pas pouvoir générer des excédents financiers en raison de l'annulation ou du report d'investissements nouveaux et existants au cours d'une période de référence. Les prestataires de services de navigation aérienne devraient être en mesure d'ajuster chaque année les investissements importants prévus au cours d'une période de référence, à condition qu'ils fournissent une justification détaillée et que les modifications demandées soient approuvées par l'autorité de surveillance nationale concernée. Lorsque les coûts réels des investissements nouveaux et existants sont supérieurs aux coûts fixés correspondants au cours d'une période de référence, les autorités de surveillance nationales devraient avoir la responsabilité de vérifier les justifications détaillées fournies par les prestataires de services de navigation aérienne et d'autoriser tout recouvrement ultérieur des coûts additionnels auprès des usagers de l'espace aérien. Toute différence significative au niveau de ces coûts ne devrait pas être répercutée sur les usagers, sauf si l'autorité de surveillance nationale a établi que les coûts additionnels étaient uniquement dus aux investissements nouveaux et existants nécessaires pour réaliser des modifications opérationnelles cohérentes avec la mise en œuvre du plan directeur ATM européen, et notamment des projets communs SESAR.
- (36) Des modifications imprévisibles des dispositions juridiques en vigueur ou des conditions financières peuvent donner lieu, au cours d'une période de référence, à des écarts significatifs entre les charges de retraite réelles et les charges de retraite fixées définies dans les plans de performance. Sous réserve d'un examen réalisé par l'autorité de surveillance nationale, ces différences de charges devraient être répercutées sur les usagers de l'espace aérien au moyen d'ajustements des taux unitaires.
- (37) Les États membres devraient fixer chaque année un taux unitaire pour chaque zone tarifaire. 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. La Commission devrait vérifier que les taux unitaires présentés par les États membres sont conformes aux dispositions relatives au calcul des taux unitaires prévues par le présent règlement.
- (38) Le système de tarification devrait garantir que des informations complètes et transparentes sont disponibles concernant les assiettes de coûts pour les redevances, les coûts réels et les taux unitaires. Avant le début d'une période de référence, les États membres devraient consulter les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sur les coûts fixés prévus, les investissements prévus, les prévisions en matière d'unités de services et la politique de tarification pour la période de référence concernée. Au cours de la période de référence, les États membres devraient s'assurer que ces parties intéressées sont consultées chaque année sur les taux unitaires prévus et les coûts réels supportés en lien avec la fourniture des services de navigation aérienne. Les États membres devraient mettre à la disposition de l'ensemble des parties consultées des informations complètes et appropriées aux fins des consultations.
- (39) 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 SESAR. 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, afin de rendre les services de navigation aérienne plus efficaces et de stimuler leur utilisation optimale.
- (40) Les États membres devraient pouvoir percevoir collectivement les redevances de route au moyen d'une redevance unique par vol dans le cadre d'un système commun de redevances de route, afin d'améliorer l'efficacité du système de tarification et de réduire la charge de travail administrative et comptable.
- (41) Des mesures de contrôle d'application devraient être prévues afin d'assurer le paiement rapide et intégral des redevances de navigation aérienne par les usagers de l'espace aérien.
- (42) Les redevances de navigation aérienne pour un vol donné devraient être calculées, pour chaque zone tarifaire, comme le produit du taux unitaire applicable et du nombre d'unités de services. 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. Les États membres devraient couvrir les coûts des services que les prestataires de services de navigation aérienne ont fournis aux vols exonérés des redevances de navigation aérienne.
- (43) Les États membres devraient avoir la possibilité, lorsqu'il n'existe pas de données historiques concernant des problèmes opérationnels, d'appliquer un système de tarification simplifié afin d'appliquer des mesures d'incitation aux prestataires de services de navigation aérienne et de réduire la charge administrative pesant sur les prestataires de services de navigation aérienne et les autorités de surveillance nationales concernés.
- (44) Lorsque les services de navigation aérienne terminaux ou les services de communication, de navigation et de surveillance, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique (ci-après «CNS, MET et AIS») ou les services liés aux données ATM sont fournis aux conditions du marché, les États membres devraient pouvoir exonérer ces services de certaines dispositions relatives au système de tarification et de l'établissement d'objectifs concernant l'efficacité économique. Les États membres devraient être en mesure d'établir de telles conditions de marché au cours d'une période de référence.

- (45) La fourniture de données et d'informations appropriées par les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports, les coordonnateurs d'aéroports, les usagers de l'espace aérien et le gestionnaire de réseau est essentielle en vue de l'établissement d'objectifs de performance et de leur suivi à l'échelle de l'Union et au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (46) Les autorités de surveillance nationales devraient surveiller régulièrement les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de performance contenus dans les plans de performance. Lorsque les objectifs ne sont pas atteints, l'État membre ou l'autorité de surveillance nationale concerné(e) devrait appliquer les mesures appropriées qu'il ou elle a définies afin de remédier à la situation.
- (47) La Commission devrait surveiller les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau et examiner régulièrement si les objectifs de performance sont atteints. La Commission devrait présenter chaque année les résultats de ce suivi au comité du ciel unique.
- (48) Sans préjudice des exigences de confidentialité inhérentes aux conditions du marché, les informations essentielles et les rapports finaux requis au titre du présent règlement devraient être mis à la disposition du public afin de garantir une transparence appropriée et de permettre aux parties intéressées de les consulter.
- (49) Le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 et le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 devraient être abrogés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 mais devraient continuer de s'appliquer au-delà de cette date en ce qui concerne les obligations portant sur la deuxième période de référence.
- (50) Le présent règlement devrait s'appliquer à la troisième période de référence et aux périodes de référence ultérieures. Afin de permettre l'adoption d'objectifs à l'échelle de l'Union et la préparation et l'adoption de plans de performance avant le début de la troisième période de référence, le présent règlement devrait s'appliquer immédiatement à compter de la date de son entrée en vigueur.
- (51) 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 au fonctionnement des systèmes de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.
2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau pour la circulation aérienne générale à l'intérieur de la région Europe («EUR») de l'Organisation de l'aviation civile internationale («OACI»), dans laquelle les États membres assument une responsabilité en matière de fourniture de services de navigation aérienne.

Le présent règlement s'applique:

- a) aux prestataires de services de navigation aérienne visés à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 549/2004;
- b) à l'organisme nommé par la Commission afin d'accomplir les tâches nécessaires à l'exécution des fonctions de réseau (le «gestionnaire de réseau»), conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 551/2004 et nommé conformément à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) 2019/123.

Aux fins de la fixation des objectifs et du suivi des performances en matière d'efficacité économique, le présent règlement s'applique également aux autorités ou aux entités qui supportent des coûts pouvant être recouverts au moyen de redevances imposées aux usagers, conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) n° 550/2004 et au troisième alinéa de l'article 22, paragraphe 1, du présent règlement.

3. Le présent règlement s'applique aux services de navigation aérienne terminaux fournis dans les aéroports se trouvant sur les territoires des États membres et comptant au moins 80 000 mouvements de transport aérien IFR (règles de vol aux instruments) par an.
4. Les États membres peuvent décider d'appliquer également les dispositions du présent règlement aux services de navigation aérienne fournis dans les aéroports se trouvant sur leur territoire autres que ceux visés au paragraphe 3.

5. Les États membres peuvent également décider d'appliquer les dispositions du présent règlement:
- aux services de navigation aérienne et aux fonctions de réseau fournis dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de régions de l'OACI autres que la région EUR, sans préjudice des droits et obligations imposés aux États membres par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944 (ci-après la «convention de Chicago»);
  - aux prestataires de services de navigation aérienne qui sont autorisés à fournir de tels services sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 550/2004.
6. Les États membres informent sans délai la Commission de toute décision prise en application des paragraphes 4 ou 5.

Les États membres s'assurent que la durée de ces décisions correspond à la durée d'une période de référence. Ils ne modifient et ne retirent pas ces décisions au cours d'une période de référence.

7. Le présent règlement s'applique à la troisième période de référence, telle que définie à l'article 7, et aux périodes de référence ultérieures.

## Article 2

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- «coût réel», un coût effectivement supporté au cours d'une année civile pour la fourniture de services de navigation aérienne, soumis à des comptes certifiés ou, à défaut, à un audit final;
- «unité des services de la circulation aérienne» ou «unité ATS», une unité, civile ou militaire, chargée de fournir des services de circulation aérienne au sein d'un espace aérien donné;
- «coordonnateur de l'aéroport», la personne physique ou morale désignée par un État membre pour exécuter des tâches de coordination dans des aéroports coordonnés, telles que définies à l'article 4 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil <sup>(9)</sup>;
- «exploitant d'aéroport», toute personne physique ou morale qui exploite un ou plusieurs aéroports;
- «usager de l'espace aérien», l'exploitant de l'aéronef au moment où le vol est 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;
- «représentant des usagers de l'espace aérien», toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers de l'espace aérien;
- «centre de contrôle régional», une unité fournissant des services de la circulation aérienne aux vols contrôlés dans sa zone de responsabilité;
- «zone tarifaire de route», le volume d'espace aérien s'étendant du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne de route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- «événement exceptionnel», les circonstances dans lesquelles la capacité de gestion du trafic aérien (ATM) est anormalement réduite de façon que le niveau des retards de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») est anormalement élevé en raison d'une limitation planifiée induite par un changement opérationnel ou technique, ou de conditions météorologiques très défavorables, ou d'une indisponibilité de grandes parties de l'espace aérien pour des raisons naturelles ou politiques, ou de mouvements sociaux et du déclenchement, par le gestionnaire de réseau, de l'intervention de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise («CECAC»);
- «mouvements de transport aérien IFR par an», la somme des décollages et atterrissages effectués selon les règles de vol aux instruments, calculée sous forme de moyenne annuelle sur les trois années civiles précédant l'année au cours de laquelle le projet de plan de performance devait être soumis conformément à l'article 12;
- «indice d'inflation prévue», l'indice d'inflation annuelle fondé sur la troisième année précédant le début d'une période de référence et calculé à l'aide de la prévision d'inflation la plus récente de la variation en pourcentage de l'indice des prix à la consommation publiée par le Fonds monétaire international pour l'État membre concerné lors de la préparation du plan de performance; Si la variation en pourcentage publiée par le Fonds monétaire international pour une année donnée est négative, une valeur nulle est utilisée.

<sup>(9)</sup> Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

- (12) «indice d'inflation réelle», l'indice d'inflation réelle annuelle fondé sur la troisième année précédant le début d'une période de référence et calculée à l'aide du taux d'inflation réelle publié par la Commission dans l'indice des prix à la consommation harmonisé d'Eurostat pour l'État concerné en avril de l'année  $n + 1$ . Si la variation en pourcentage publiée par la Commission pour une année donnée est négative, une valeur nulle est utilisée.
- (13) «investissement important», l'acquisition, le développement, le remplacement, l'amélioration ou la location d'actifs immobilisés représentant une valeur totale sur toute la durée de vie des actifs supérieure à 5 millions d'euros en termes réels;
- (14) «autorité nationale», une autorité réglementaire ou de surveillance créée par un ou plusieurs États membres au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;
- (15) «investissements nouveaux et existants», l'acquisition, le développement, le remplacement, l'amélioration ou la location d'actifs immobilisés pour lesquels les coûts d'amortissement, le coût du capital ou, en cas de location, les coûts d'exploitation, sont supportés au cours de la période de référence couverte par le plan de performance;
- (16) «période de référence», la période de validité et d'application des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, telle que définie à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) n° 549/2004 et à l'article 7 du présent règlement;
- (17) «valeur de référence», la valeur calculée par le gestionnaire de réseau du retard ATFM en route pour chaque État membre et chaque bloc d'espace aérien fonctionnel en vue de garantir que l'objectif relatif au retard ATFM en route à l'échelle de l'Union est atteint;
- (18) «coûts de restructuration», les coûts ponctuels significatifs supportés par les prestataires de services de navigation aérienne lors d'un processus de restructuration en vue de l'introduction de nouvelles technologies et procédures ou de nouveaux modèles d'entreprise pour stimuler la fourniture de services intégrés, verser des indemnités au personnel, fermer des centres de contrôle de la circulation aérienne, transférer des activités sur de nouveaux sites, sortir du bilan des éléments d'actifs ou acquérir des participations stratégiques dans d'autres prestataires de services de navigation aérienne;
- (19) «incursion sur piste», toute situation sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs;
- (20) «non-respect des minimums de séparation», une situation dans laquelle les distances minimales de séparation réglementaires n'ont pas été maintenues entre deux aéronefs;
- (21) «zone tarifaire terminale», un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur le territoire d'un État membre, dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis.

## CHAPITRE II

### TÂCHES ET RESPONSABILITÉS

#### Article 3

#### **Assistance apportée par l'organe d'évaluation des performances**

Lorsque cela est nécessaire à l'exécution des tâches de la Commission liées au fonctionnement détaillé du système de performance, la Commission peut solliciter l'assistance de l'organe d'évaluation des performances pour les éléments suivants:

- a) la collecte, l'examen, la validation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau;
- b) la sélection ou l'adaptation des domaines de performance clés;
- c) la définition d'indicateurs de performance clés et d'indicateurs à utiliser pour le suivi;
- d) la détermination des fourchettes permettant de fixer les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et la fixation et la révision de ces objectifs;
- e) la fixation des valeurs de référence, des seuils d'alerte et des groupes comparatifs visés à l'article 9, paragraphe 4;
- f) l'évaluation de la cohérence des objectifs de performance provisoires établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels («objectifs de performance des FAB») avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union conformément à l'article 14 et à l'article 15 et la révision des projets de plans de performance conformément à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, paragraphe 1;
- g) la vérification du caractère complet des projets de plans de performance conformément à l'article 13;

- h) la vérification, conformément à l'article 19, du projet de plan de performance du réseau visé à l'article 10, paragraphe 5, du présent règlement;
- i) l'évaluation des objectifs de performance révisés et des mesures correctrices adoptées par des États membres en application de l'article 15, paragraphe 5;
- j) le suivi des performances des services de navigation aérienne, y compris les investissements et les dépenses en capital, au niveau de l'Union, au niveau national et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;
- k) le suivi des performances des fonctions de réseau, conformément à l'article 37, paragraphe 2;
- l) l'évaluation, conformément à l'article 37, paragraphe 3, des informations transmises par les autorités de surveillance nationales en lien avec les plans de performance, aux fins du suivi des performances du réseau européen ATM;
- m) l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance au cours de la période de référence;
- n) la mise à jour et l'appui à la coordination d'un calendrier de consultation des parties intéressées concernant les plans de performance et les exigences en matière de consultation visées à l'article 24, paragraphes 2 et 3, et à l'article 30.

#### Article 4

##### **Fourniture d'informations et facilitation du suivi par les prestataires des services de navigation aérienne**

1. Lorsque cela est nécessaire à l'exécution des tâches des autorités de surveillance nationales liées au fonctionnement détaillé du système de performance, les prestataires de services de navigation aérienne fournissent auxdites autorités, sur demande et sans délai, les éléments suivants:

- a) des informations sur les conditions locales pertinentes pour la fixation des objectifs de performance établis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;
- b) des données permettant de déterminer le taux de rendement des fonds propres pour les redevances de navigation aérienne;
- c) des informations sur les investissements prévus pour les cinq années suivant la date de la demande, illustrant le profil des dépenses prévues pour les investissements nouveaux et existants au cours de la période de référence et au-delà, et dans quelle mesure les investissements importants contribuent aux performances dans chaque domaine de performance clé;
- d) leur plan d'entreprise visé au point ATM/ANS.OR.D.005 de l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission <sup>(10)</sup>;
- e) les informations nécessaires à l'application de l'article 28, paragraphe 3;
- f) des données sur les assiettes de coûts et des informations sur la ventilation des coûts entre les services de navigation aérienne de route et terminaux, ainsi que des données sur les revenus générés par les activités commerciales et sur les fonds publics reçus.

2. Les prestataires de services de navigation aérienne facilitent les activités nécessaires aux fins du suivi visé à l'article 37, paragraphe 1, réalisé par l'autorité de surveillance nationale compétente ou pour le compte de celle-ci, conformément au droit national de l'État membre de l'autorité concernée, notamment en fournissant sur demande les documents, données, informations et explications orales utiles, lorsque le droit national de l'État membre en question le permet et dans le respect des dispositions de ce droit, en donnant accès aux lieux, terrains ou véhicules pertinents.

#### Article 5

##### **Assistance apportée par le gestionnaire de réseau**

Le gestionnaire de réseau exécute les tâches suivantes liées au fonctionnement détaillé du système de performance:

- a) soutenir la Commission en lui fournissant des éléments pertinents en vue de la fixation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union avant le début d'une période de référence et du suivi de la réalisation de ces objectifs au cours de la période de référence, notamment en attirant l'attention de la Commission, sans retard injustifié, sur toute situation dans laquelle les objectifs de performance ne sont pas atteints ou risquent de ne pas être atteints ou dans laquelle des baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles sont observées;

<sup>(10)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

- b) sur demande de la Commission, soutenir les autorités de surveillance nationales en leur fournissant les éléments pertinents pour la préparation des plans de performance et en informant l'autorité de surveillance nationale concernée, sans retard injustifié, de toute situation dans laquelle les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB ne sont pas atteints ou risquent de ne pas être atteints ou dans laquelle des baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles sont observées;
- c) aider les prestataires de services de navigation aérienne à atteindre les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB au moyen, notamment, de l'élaboration et la mise en œuvre du plan de réseau opérationnel visé à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123.

#### Article 6

### Coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

En application de l'article 13 bis du règlement (CE) n° 549/2004 et conformément à l'article 75, paragraphe 2, point h), et à l'article 93, point b), du règlement (UE) 2018/1139, la Commission et les États membres se coordonnent avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne afin de garantir que:

- a) les aspects relatifs à la sécurité sont dûment pris en compte, notamment la fixation, la révision et la mise en œuvre d'indicateurs de performance clés et d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité;
- b) les indicateurs de performance clés et les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité sont compatibles avec le plan européen pour la sécurité aérienne visé à l'article 6 du règlement (UE) 2018/1139.

#### CHAPITRE III

### FIXATION DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE

#### Article 7

### Durée des périodes de référence

1. La troisième période de référence couvre les années civiles 2020 à 2024 incluse.
2. Les périodes de référence ultérieures couvrent chacune cinq années civiles.
3. La durée des périodes de référence indiquées aux paragraphes 1 et 2 s'entend sans préjudice de l'article 10, paragraphe 6.

#### Article 8

### Indicateurs de performance clés et indicateurs à utiliser pour le suivi

1. Les indicateurs de performance clés et les indicateurs à utiliser pour le suivi des performances des services de navigation aérienne au niveau de l'Union pour chaque domaine de performance clé sont ceux établis à la partie 1 de l'annexe I.
2. Les indicateurs de performance clés et les indicateurs à utiliser pour le suivi des performances des services de navigation aérienne au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sont ceux établis à la partie 2 de l'annexe I.
3. Les indicateurs de performance clés et les indicateurs à utiliser pour le suivi des performances des fonctions de réseau sont ceux établis à la partie 3 de l'annexe I.
4. Les États membres peuvent établir des indicateurs de performance clés et des indicateurs à utiliser pour le suivi en sus de ceux visés au paragraphe 2 concernant, notamment, les aspects civils-militaires ou météorologiques.

#### Article 9

### Objectifs de performance à l'échelle de l'Union

1. Au plus tard 19 mois avant le début d'une période de référence, les autorités de surveillance nationales fournissent à la Commission des données sur les coûts initiaux et des informations sur les prévisions de trafic visées à l'article 10, paragraphe 2, point f), se rapportant à la période de référence à venir, afin d'étayer la fixation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
2. Au plus tard 15 mois avant le début d'une période de référence, la Commission publie les fourchettes de valeur indicatives permettant de fixer les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, qui correspondent aux valeurs minimales et maximales annuelles entre lesquelles la Commission compte fixer lesdits objectifs de performance.

La Commission consulte les parties intéressées visées à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, d'autres personnes et organisations concernées et, en ce qui concerne les aspects relatifs à la sécurité, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne sur ces fourchettes indicatives.

3. Au plus tard sept mois avant le début d'une période de référence, la Commission adopte, conformément à l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement (CE) n° 549/2004, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les indicateurs de performance clés visés à l'article 8, paragraphe 1.

À cet effet, la Commission:

- a) tient compte des éléments pertinents fournis par l'organe d'évaluation des performances, le gestionnaire de réseau et les autorités de surveillance nationales;
- b) utilise les prévisions de trafic en route, exprimées en mouvements IFR et en unités de services et fondées sur les prévisions de base les plus récentes du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR»);
- c) étaye chaque objectif de performance à l'échelle de l'Union par une description des hypothèses et des motifs sous-jacents pour cet objectif, y compris l'utilisation faite des éléments visés au point a) du présent paragraphe, les résultats de la consultation visée au paragraphe 2 et d'autres données factuelles pertinentes.

4. En parallèle de l'adoption d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission établit:

- a) une «valeur de référence pour les coûts fixes» à l'échelle de l'Union et une «valeur de référence pour le coût unitaire fixé» à l'échelle de l'Union en vue de la fixation des objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique pour l'indicateur de performance clé visé au point 4.1 de la partie 1 de l'annexe I. Ces valeurs de référence sont calculées au regard de l'année précédant le début de la période de référence.

La valeur de référence pour les coûts fixes est estimée en utilisant les coûts réels disponibles pour la période de référence précédente et ajustée afin de tenir compte des estimations de coûts les plus récentes, des variations du trafic et de leur lien avec les coûts.

La valeur de référence pour le coût unitaire fixé est calculée en divisant la valeur de référence des coûts fixes par la prévision de trafic exprimée en unités de services pour l'année précédant le début de la période de référence;

- b) les seuils d'alerte au-delà desquels les États membres peuvent demander une révision des objectifs de performance contenus dans les plans de performance, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) i). Ces seuils d'alerte sont fondés sur les paramètres suivants:
  - i) l'écart entre le trafic réel et la prévision de trafic sur une année civile, exprimé en pourcentage de mouvements IFR;
  - ii) l'écart entre le trafic réel et la prévision de trafic sur une année civile, exprimé en pourcentage d'unités de services;
  - iii) la variation des valeurs de référence en raison des mises à jour saisonnières du plan de réseau opérationnel en application de l'article 9, paragraphe 4, point a), et de l'article 9, paragraphe 8, du règlement d'exécution (UE) 2019/123 par rapport aux valeurs de référence de la version la plus récente du plan de réseau opérationnel disponible au moment de la rédaction du plan de performance. Cette variation est exprimée en pourcentage de variation ou en fraction de minutes de retard ATFM en route, en fonction de l'ampleur des valeurs de référence;
- c) les groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne bénéficiant d'un environnement opérationnel et économique similaire, aux fins de l'évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

#### Article 10

##### Plans de performance

1. Les autorités de surveillance nationales établissent des plans de performance soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
2. Les plans de performance sont établis conformément au modèle figurant à l'annexe II et contiennent:
  - a) des objectifs de performance nationaux contraignants ou des objectifs de performance des FAB contraignants, définis sur la base des indicateurs de performance clés visés à l'article 8, paragraphe 2, notamment une «valeur de référence pour les coûts fixes» et une «valeur de référence pour les coûts unitaires fixes» pour chaque zone tarifaire aux fins de la fixation des objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique. Ces valeurs de référence sont calculées au regard de l'année précédant le début de la période de référence.

La valeur de référence pour les coûts fixes est estimée en utilisant les coûts réels disponibles pour la période de référence précédente et est ajustée afin de tenir compte des estimations de coûts disponibles les plus récentes, des variations du trafic et de leur lien avec les coûts.

La valeur de référence pour les coûts unitaires fixes est calculée en divisant la valeur de référence des coûts fixes par la prévision de trafic la plus récente exprimée en unités de services pour l'année précédant le début de la période de référence.

- b) des coûts fixes pour les services de navigation aérienne de route et terminaux, établis conformément à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004 et au présent règlement;
- c) les mécanismes incitatifs établis conformément à l'article 11, précisant les paramètres de ces mécanismes, le mécanisme de modulation des valeurs pivots visé à l'article 11, paragraphe 3, le cas échéant, ainsi que les mesures visant à atteindre les objectifs de ces mécanismes incitatifs;
- d) une description des principales mesures visant à atteindre les objectifs de performance;
- e) la confirmation de leur compatibilité avec le champ d'application du présent règlement en application de l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement et de l'article 7 du règlement (CE) n° 549/2004;
- f) les prévisions de trafic en route, exprimées en mouvements IFR et en unités de services et fondées sur les prévisions de base du service STATFOR d'Eurocontrol;
- g) les prévisions de trafic terminal, exprimées en mouvements IFR et en unités de services et fondées sur les prévisions de base du service STATFOR d'Eurocontrol;
- h) la description des initiatives visant à soutenir la coordination transfrontière et la fourniture de services transfrontières bénéfiques pour la performance opérationnelle et/ou pour l'efficacité économique;
- i) des informations concernant:
  - i) les investissements importants;
  - ii) les plans de gestion des changements pour la mise en service des changements importants affectant l'espace aérien ou pour l'amélioration du système ATM, dans le but de réduire au minimum toute incidence négative sur les performances du réseau.

Toutefois, en ce qui concerne les points f) et g), les autorités de surveillance nationales peuvent décider d'utiliser des prévisions de trafic en route et terminal différentes des prévisions de base du service STATFOR d'Eurocontrol. Dans un tel cas, elles consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne concernés et expliquent les raisons pour lesquelles elles utilisent d'autres prévisions dans le plan de performance. Toute différence par rapport à la prévision de base du service STATFOR d'Eurocontrol doit être liée à des facteurs locaux spécifiques qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans cette prévision de base. Les mêmes prévisions sont utilisées pour tous les domaines de performance clés.

3. Les plans de performance peuvent contenir des objectifs de performance supplémentaires fixés sur la base des indicateurs de performance clés visés à l'article 8, paragraphe 4. Ces objectifs appuient la réalisation des objectifs de performance visés à l'article 9, paragraphe 3, et au paragraphe 2, point a), du présent article.

4. Conformément à l'article 10, paragraphe 1, et à l'article 11, paragraphe 3, point b), du règlement (CE) n° 549/2004, les autorités de surveillance nationales consultent les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sur les projets de performance, y compris sur les objectifs de performance et les mécanismes incitatifs que ces plans contiennent.

5. Le gestionnaire de réseau établit le plan de performance du réseau. Le plan de performance du réseau est établi conformément au modèle figurant à l'annexe III et définit:

- a) la valeur ajoutée du gestionnaire de réseau en soutien des activités des États membres, des blocs d'espace aérien fonctionnels, des prestataires de services de navigation aérienne et des usagers des espaces aériens civil et militaire en vue de réaliser les objectifs en matière de capacité et d'environnement, et définit la contribution des fonctions de réseau à la réalisation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union;
- b) les objectifs de performance pour le gestionnaire de réseau et pour chaque fonction de réseau, ainsi que les mesures visant à atteindre ces objectifs.

6. Si, ainsi que le prévoit l'article 11, paragraphe 3, point c), quatrième alinéa, du règlement (CE) n° 549/2004, la Commission a révisé les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les États membres, conformément au présent règlement, révisent leurs plans de performance et y incluent les objectifs de performance révisés.

## Article 11

**Mécanismes incitatifs**

1. Les mécanismes incitatifs contenus dans les plans de performance adoptés par les États membres:
  - a) définissent de manière efficace et proportionnée les mesures incitatives de nature financière en vue de la réalisation des objectifs de performance dans les domaines de performance clés de l'efficacité économique et de la capacité;
  - b) s'appliquent tout au long de la période couverte par le plan de performance;
  - c) sont non discriminatoires, transparents et efficaces;
  - d) s'appliquent aux services de navigation aérienne de route et terminaux.
2. Les mécanismes incitatifs portant sur les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique sont régis par les articles 27 et 28.
3. Les mécanismes incitatifs portant sur les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité respectent, outre les principes définis au paragraphe 1, les principes suivants:
  - a) ils sont proportionnés au niveau de retard ATFM et se composent d'avantages et de désavantages financiers ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque;
  - b) ils sont établis de sorte que les désavantages financiers maximaux soient au moins égaux aux avantages financiers maximaux.

L'autorité de surveillance nationale définit les pourcentages fixes maximaux visés au deuxième alinéa des points 2.1 a) et 2.2 a) de l'annexe XIII et au deuxième alinéa des points 2.1 b) et 2.2 b) de la même annexe en vue du calcul des avantages et désavantages financiers, sous réserve de consultation des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

Les pourcentages fixes maximaux visés au deuxième alinéa des points 2.1 a) et 2.2 a) de l'annexe XIII en vue du calcul des avantages financiers ne peuvent être supérieurs à 2 %;

- c) aux fins du calcul des avantages ou des désavantages financiers, des valeurs pivots sont utilisées.

L'autorité de surveillance nationale décide, avant le début de la période de référence, si ces valeurs pivots doivent se fonder:

- i) sur les objectifs de performance au niveau national, ventilés au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne; ou
- ii) sur les objectifs de performance modulés au niveau national, ventilés au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne, qui sont fixés chaque année par l'autorité de surveillance nationale pour l'année suivante, conformément au point 1 de l'annexe XIII et sous réserve de consultation des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne concernés. Le mécanisme de modulation est défini dans le plan de performance et s'applique à chaque année de la période de référence et ne peut être modifié au cours de la période de référence;

L'autorité de surveillance nationale informe chaque année la Commission des valeurs pivots;

- d) il existe une plage symétrique autour de la valeur pivot définie par l'autorité de surveillance nationale, sous réserve de consultation des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne concernés, afin de garantir que les variations mineures du retard ATFM n'entraînent pas d'avantages ou de désavantages financiers;
- e) lorsque le retard ATFM réel moyen par vol au cours de l'année n est inférieur à la valeur pivot fixée pour l'année n et sort de la plage visée au point d), un avantage financier est généré par la hausse du taux unitaire lors de l'année n + 2, conformément au point 2 de l'annexe XIII;
- f) lorsque le retard ATFM réel moyen par vol au cours de l'année n est supérieur à la valeur pivot fixée pour l'année n et sort de la plage visée au point d), un désavantage financier est généré par la baisse du taux unitaire lors de l'année n + 2, conformément au point 2 de l'annexe XIII;

- g) en ce qui concerne les objectifs en route dans le domaine de performance clé de la capacité et si le plan de performance est établi au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, les dispositions suivantes s'appliquent, en plus des principes visés aux points a) à f):
- i) les autorités de surveillance nationales concernées ventilent l'objectif de performance des FAB visé au point 3.1 a) de la partie 2 de l'annexe I au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne concerné en vue d'établir des mesures d'incitation au niveau national. Les valeurs qui en résultent constituent la base des valeurs pivots visées au point c);
  - ii) les autorités de surveillance nationales concernées appliquent le même mécanisme incitatif, de manière uniforme, à l'ensemble des prestataires de services de navigation aérienne concernés;
  - iii) des valeurs pivots pour les blocs d'espace aérien fonctionnels sont également utilisées en plus des valeurs pivots au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne distinct visé au point i), et se fondent:
    - sur les objectifs de performance établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels; ou
    - sur les objectifs de performance modulés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels conformément au point 1 de l'annexe XIII et sous réserve de consultation des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne concernés;
  - iv) par dérogation au point c), toutes les autorités de surveillance nationales concernées décident conjointement si les valeurs pivots au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne distinct et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels doivent être modulées ou non. Cette décision s'applique de manière uniforme à l'ensemble des valeurs pivots au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne distinct et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels pour toute la durée de la période de référence;
  - v) lorsque les objectifs de performance établis au niveau national et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sont modulés, le même mécanisme de modulation s'applique aux objectifs de performance établis au niveau national et au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;
  - vi) lorsque le retard ATFM en route par vol total lors de l'année n au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels est supérieur à la valeur pivot fixée pour l'année n visées au point iii)) et sort de la plage visée au point d) du paragraphe 3, le point e) du paragraphe 3 ne s'applique pas et le point f) du paragraphe 3 s'applique uniquement aux prestataires de services de navigation aérienne dont le retard ATFM réel par vol au cours de l'année n est supérieur à la valeur pivot fixée pour cette année et sort de la plage visée au point d);
  - vii) lorsque le retard ATFM en route par vol total lors de l'année n au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels est inférieur à la valeur pivot fixée pour l'année n visées au point iii)) et sort de la plage visée au point d) du paragraphe 3, le point f) du paragraphe 3 ne s'applique pas et le point e) du paragraphe 3 s'applique uniquement aux prestataires de services de navigation aérienne dont le retard ATFM réel par vol au cours de l'année n est inférieur à la valeur pivot fixée pour cette année et sort de la plage visée au point d).

4. Les mécanismes incitatifs contenus dans les plans de performance adoptés par les États membres peuvent également prévoir des mesures d'incitation de nature financière pour la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement ou la réalisation des objectifs de performance supplémentaires visés à l'article 10, paragraphe 3 conformément aux points b) et c) du paragraphe 1, à conditions qu'elles soient efficaces et proportionnées. Ces mécanismes incitatifs devraient être appliqués en sus des mécanismes incitatifs visés aux paragraphes 2 et 3 et indépendamment de ceux-ci. L'avantage ou le désavantage financier cumulé prévu par ces mécanismes incitatifs ne peut dépasser 2 % et 4 % des coûts fixés de l'année n respectivement.

#### CHAPITRE IV

### ADOPTION, ÉVALUATION ET RÉVISION DES PLANS DE PERFORMANCE

#### Article 12

#### Adoption et présentation des projets de plans de performance

Chaque État membre adopte un projet de plan de performance, tel que rédigé par les autorités de surveillance nationales concernées au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, et le présente à la Commission au moins trois mois avant le début de la période de référence à laquelle il se rapporte. Lorsque le projet de plan de performance est établi au niveau d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, il est présenté à la Commission après adoption par tous les États membres concernés de ce plan.

*Article 13***Vérification du caractère complet des projets de plans de performance**

1. La Commission vérifie si les projets de plans de performance présentés par les États membres conformément à l'article 12 contiennent l'ensemble des éléments nécessaires en vue d'évaluer le respect des exigences énumérées à l'article 10, paragraphes 2 et 4, et, le cas échéant, à l'article 10, paragraphes 3 et 5.

2. Si, après avoir procédé à la vérification visée au paragraphe 1, la Commission constate qu'un ou plusieurs éléments manquent, elle demande aux États membres concernés, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception du projet de plan de performance, de fournir un projet de plan de performance mis à jour, contenant les éléments manquants.

Dans un tel cas, les États membres concernés présentent le projet de plan de performance mis à jour à la Commission sans retard injustifié et, dans tous les cas, dans les trois semaines à compter de la demande de la Commission.

3. La Commission commence l'évaluation visée à l'article 14 du projet de plan de performance lorsqu'elle constate, après avoir procédé à la vérification visée au paragraphe 1, que le projet de plan de performance contient l'ensemble des éléments requis ou lorsqu'elle reçoit le projet de plan de performance mis à jour visé au paragraphe 2, selon le cas.

*Article 14***Évaluation et révision des projets de plans et objectifs de performance**

1. La Commission évalue la conformité des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des FAB contenus dans les projets de plans de performance aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union sur la base des critères prévus au point 1 de l'annexe IV et en tenant compte des circonstances locales. La Commission peut compléter l'évaluation en examinant les projets de plans de performance au regard des éléments précisés au point 2 de l'annexe IV.

2. Si, sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1, la Commission constate que les objectifs de performance contenus dans un projet de plan de performance sont conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union, elle adopte, dans un délai de cinq mois à compter de la date de réception du projet de plan de performance ou, le cas échéant, du projet plan de performance mis à jour visé à l'article 13, paragraphe 2, une décision le notifiant aux États membres concernés.

3. Si, sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1, la Commission constate qu'un ou plusieurs objectifs de performance contenus dans un projet de plan de performance ne sont pas conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union, elle adopte, dans un délai de cinq mois à compter de la date de réception du projet de plan de performance ou, le cas échéant, du projet de plan de performance mis à jour visé à l'article 13, paragraphe 2, une décision énonçant les recommandations visées au deuxième alinéa de l'article 11, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 549/2004.

Dans un tel cas, dans un délai de trois mois à compter de l'adoption de la décision de la Commission, les États membres concernés révisent les objectifs de performance et prennent les mesures appropriées pour réviser le projet de plan de performance en conséquence, en tenant compte des recommandations formulées par la Commission, puis présentent le projet de plan de performance révisé à la Commission.

*Article 15***Évaluation des projets de plans et objectifs de performance révisés et adoption de mesures correctrices**

1. À la réception du projet de plan de performance révisé qui lui est présenté conformément à l'article 14, paragraphe 3, la Commission l'évalue et évalue également la conformité des objectifs révisés qu'il contient aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union sur la base des critères prévus au point 1 de l'annexe IV et en tenant compte des circonstances locales. La Commission peut compléter l'évaluation en examinant les projets de plans de performance au regard des éléments précisés au point 2 de l'annexe IV.

2. Si, sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1, la Commission constate que les objectifs de performance révisés contenus dans un projet de plan de performance révisé sont conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union, elle adopte, dans un délai de cinq mois à compter de la date de réception du projet de plan de performance révisé, une décision le notifiant aux États membres concernés.

3. Si, sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1, la Commission constate que des doutes existent quant à la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission lance, dans un délai de cinq mois à compter de la date de réception du projet de plan de performance révisé, un examen détaillé de ces objectifs de performance et des circonstances locales pertinentes, en demandant si nécessaire des informations supplémentaires aux autorités de surveillance nationales, et en informe les États membres concernés.

4. Si, après avoir réalisé l'examen détaillé visé au paragraphe 3, la Commission constate que les objectifs de performance révisés contenus dans le projet de plan de performance révisé sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, elle adopte, dans un délai de cinq mois à compter de la date de début de l'examen détaillé, une décision le notifiant aux États membres concernés.

5. Si, après avoir réalisé l'examen détaillé visé au paragraphe 3, la Commission constate que les objectifs de performance révisés contenus dans le projet de plan de performance révisé ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, elle adopte, dans un délai de cinq mois à compter de la date de début de l'examen détaillé, une décision énonçant les mesures correctrices que les États membres concernés doivent prendre, conformément au troisième alinéa de l'article 11, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 549/2004.

6. Lorsque la Commission a adopté la décision visée au paragraphe 5, les États membres concernés communiquent à la Commission, dans un délai de trois mois à compter de la date d'adoption de cette décision, les mesures qu'ils ont prises en application de ladite décision, ainsi que des informations montrant que ces mesures sont conformes à ladite décision.

7. En se fondant sur les informations qui lui sont communiquées conformément au paragraphe 6, la Commission évalue si les mesures prises par les États membres concernés sont suffisantes pour garantir le respect de la décision visée au paragraphe 5, conformément aux exigences du règlement (CE) n° 549/2004 et du présent règlement.

Si la Commission conclut que ces mesures sont suffisantes pour garantir le respect de la décision visée au paragraphe 5, elle le notifie aux États membres concernés.

Lorsque la Commission conclut que ces mesures ne sont pas suffisantes pour garantir le respect de la décision visée au paragraphe 5, elle le notifie aux États membres concernés en conséquence et prend, le cas échéant, des mesures pour remédier à ce non-respect, notamment grâce aux mesures prévues à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

#### Article 16

### Adoption des plans de performance

Chaque État membre adopte et publie son plan de performance dans l'une des circonstances suivantes, selon le cas:

- a) après l'adoption par la Commission d'une décision en application de l'article 14, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphe 2, ou de l'article 15, paragraphe 4;
- b) après l'adoption par la Commission d'une décision en application du deuxième alinéa de l'article 15, paragraphe 7;
- c) après l'adoption par la Commission, sur demande des États membres concernés, d'une décision de réviser, au cours de la période de référence, les objectifs de performance en application de l'article 18, paragraphe 1, à condition que le plan de performance soit ajusté par les États membres concernés en ce qui concerne les objectifs de performance révisés.

#### Article 17

### Objectifs de performance ou mesures correctrices adoptés après le début de la période de référence

1. Lorsque, en raison du délai nécessaire pour accomplir les procédures visées aux articles 14 et 15, les États membres n'ont pas été en mesure d'adopter des plans de performance avant le début de la période de référence conformément à l'article 16, les objectifs de performance contenus dans la version la plus récente du projet de plan de performance s'appliquent de manière provisoire, jusqu'à l'adoption des plans de performance.

2. Dans la situation visée au paragraphe 1, après adoption des plans de performance, les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique s'appliquent de manière rétroactive au moyen d'un ajustement des taux unitaires, conformément à l'article 29, paragraphe 5.

*Article 18***Révision des objectifs de performance au cours d'une période de référence**

1. Au cours de la période de référence, les États membres peuvent réviser un ou plusieurs objectifs de performance contenus dans les plans de performance et adopter les plans de performance modifiés en conséquence, uniquement lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

a) les États membres concernés estiment que la révision prévue est nécessaire et proportionnée en raison de la survenance d'une ou plusieurs des situations suivantes:

i) au moins l'un des seuils d'alerte visés à l'article 9, paragraphe 4, point b), est atteint et les autorités de surveillance nationales concernées ont évalué la situation et démontré que les effets découlant du franchissement du ou des seuils d'alertes ne peuvent être atténués de manière suffisante sans la révision des objectifs de performance;

ii) les données, hypothèses et motifs initiaux, y compris concernant les investissements, sur la base desquels les objectifs de performance concernés ont été fixés ne sont plus exacts, de manière significative et durable, en raison de circonstances qu'il était impossible de prévoir au moment de l'adoption du plan de performance, et les autorités de surveillance nationales concernées ont évalué la situation et démontré que les effets qui en découlent ne peuvent être atténués de manière suffisante sans la révision des objectifs de performance;

b) sur demande motivée des États membres concernés, la Commission a décidé que:

i) elle reconnaît que la révision prévue est nécessaire et proportionnée en raison de la survenance d'une ou plusieurs des situations visées au point a);

ii) les objectifs de performance révisés prévus sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, après évaluation desdits objectifs à la lumière des critères définis au point 1 de l'annexe IV.

La Commission adopte la décision visée au point b) dans un délai de sept mois à compter de la date de soumission de la demande complète présentée par les États membres concernés.

2. Aucune révision des objectifs de performance adoptés en application du présent article ne s'applique de manière rétroactive.

*Article 19***Approbation du plan de performance du réseau**

1. Le gestionnaire de réseau présente à la Commission le projet de plan de performance du réseau après son approbation par le comité de gestion du réseau conformément à l'article 18, paragraphe 1, point o), du règlement d'exécution (UE) 2019/123 au moins trois mois avant le début de la période de référence.

2. La Commission évalue si le projet de plan de performance du réseau remplit les critères définis à l'annexe V.

La Commission peut demander au gestionnaire de réseau de présenter une révision dudit projet lorsque cela est nécessaire pour garantir le respect des critères définis à l'annexe V.

3. Si la Commission conclut que le projet de plan de performance du réseau remplit les critères définis à l'annexe V, elle adopte ledit plan.

4. Le gestionnaire de réseau publie et met en œuvre le plan de performance du réseau après son adoption par la Commission en application du paragraphe 3.

5. Si, en raison du délai nécessaire pour accomplir les procédures visées aux paragraphes 2 et 3, la Commission n'a pas adopté le plan de performance du réseau avant le début de la période de référence, la version la plus récente du projet de plan de performance du réseau approuvé par le comité de gestion du réseau s'applique de manière provisoire, jusqu'à ce que la Commission adopte le plan de performance du réseau.

## CHAPITRE V

**FINANCEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE, CRÉATION DES ZONES TARIFAIRES, ÉTABLISSEMENT DES ASSIETTES DE COÛTS POUR LES REDEVANCES ET LA TRANSPARENCE***Article 20***Principes applicables au financement des services de navigation aérienne**

1. Les coûts fixés des services de navigation aérienne de route sont financés par les redevances de route imposées aux usagers de l'espace aérien et, lorsque l'article 25, paragraphe 3, s'applique, par les autres revenus visés audit article.
2. Les coûts fixés des services de navigation aérienne terminaux sont financés par les redevances pour services terminaux imposées aux usagers de l'espace aérien et, lorsque l'article 25, paragraphe 3 s'applique, par les autres revenus visés audit article.
3. Les revenus générés par les redevances de route ou les redevances pour services terminaux ne sont pas utilisés pour financer des activités commerciales des prestataires de services de navigation aérienne.

*Article 21***Création de zones tarifaires**

1. Les États membres créent, dans l'espace aérien dont ils sont responsables et dans lequel des services de navigation aérienne sont fournis aux usagers de l'espace aérien, une ou plusieurs zones tarifaires en vue de l'application de redevances de route («zone tarifaire de route») et une ou plusieurs zones tarifaires en vue de l'application de redevances pour services terminaux («zone tarifaire terminale»).

Les États membres consultent les représentants des usagers de l'espace aérien concernés avant la création ou la modification de ces zones.

Les États membres notifient à la Commission et, le cas échéant, au service central des redevances de route («SCRR») d'Eurocontrol la création ou la modification de ces zones tarifaires, au moins sept mois avant le début de la période de référence.

2. Les États membres veillent à ce que la portée géographique des zones tarifaires soit clairement définie. Les zones tarifaires sont compatibles avec la prestation des services de navigation aérienne et peuvent inclure les services fournis par un prestataire de services de navigation aérienne établi dans un autre État membre en lien avec l'espace aérien transfrontière.
3. Lorsque les services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs sont fournis conjointement pour un groupe d'aéroports, les États membres peuvent créer une zone tarifaire terminale spécifique au sein de la zone terminale concernée.
4. Lorsque des États membres décident de créer des zones tarifaires de route ou des zones tarifaires terminales couvrant un espace aérien dont plusieurs États membres sont responsables, ou de créer une zone tarifaire commune, les États membres concernés garantissent l'application cohérente et uniforme du présent règlement à la fourniture des services de navigation aérienne dans l'espace aérien concerné.

Les États membres informent sans retard la Commission et le SCRR d'Eurocontrol d'une telle décision.

5. Les États membres peuvent modifier une zone tarifaire terminale ou en créer une nouvelle au cours d'une période de référence, à condition:
  - a) de consulter les représentants des usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne concernés avant la modification;
  - b) de notifier, sans retard injustifié, la modification à la Commission et au SCRR d'Eurocontrol;
  - c) de fournir à la Commission, sans retard injustifié, l'ensemble des éléments suivants:
    - i) les données pertinentes concernant les coûts et le trafic illustrant la situation avant et après la modification;
    - ii) les observations des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne consultés conformément au point a);

- iii) une évaluation de l'incidence attendue de la modification sur la réalisation des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des FAB dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique et sur le suivi des performances;
  - iv) une mise à jour du plan de performance au moyen des données pertinentes.
6. Les États membres ne modifient pas les zones tarifaires de route au cours d'une période de référence.

#### Article 22

### Établissement de l'assiette des coûts pour les redevances

1. L'assiette des coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux correspond aux coûts fixés liés à la fourniture des services de navigation aérienne dans la zone tarifaire concernée.

Les coûts fixés découlant des nouveaux systèmes ATM et des remaniements en profondeur des systèmes ATM existants ne sont inclus dans l'assiette des coûts que lorsque ces systèmes sont compatibles avec la mise en œuvre du plan directeur ATM européen, et notamment avec les projets communs visés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004.

Les États membres peuvent décider d'inclure dans l'assiette des coûts les coûts fixés suivants, supportés en lien avec la fourniture des services de navigation aérienne, conformément à l'article 15, paragraphe 2, point b), deuxième phrase, du règlement (CE) n° 550/2004:

- a) les coûts fixés supportés par les autorités compétentes;
- b) les coûts fixés supportés par les entités qualifiées visées à l'article 3 du règlement (CE) n° 550/2004;
- c) les coûts fixés découlant de la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL du 13 décembre 1960, telle que modifiée.

2. Sans préjudice de l'article 18, les coûts fixés inclus dans l'assiette des coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux sont établis avant le début de chaque période de référence dans le cadre du plan de performance en termes réels, et sont précisés pour chaque année civile composant cette période en termes réels et en termes nominaux, à l'exception des coûts fixés visés au troisième alinéa du paragraphe 1 et des coûts fixes visés aux points c) et d) du paragraphe 4, qui sont exprimés en termes nominaux lorsqu'on applique la comptabilité en valeur historique.

3. Les coûts fixés inclus dans les assiettes des coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux sont calculés dans la monnaie nationale. Dans le cas où une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été créée, les États membres concernés assurent la conversion des coûts fixés en une monnaie unique, qui peut être l'euro ou une autre monnaie nationale de l'un des États membres concernés, afin de permettre le calcul transparent du taux unitaire unique en application de l'article 25, paragraphe 4.

4. Les coûts fixés inclus dans les assiettes des coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux se composent:

- a) des coûts de personnel;
- b) des coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel;
- c) des coûts d'amortissement;
- d) du coût de capital;
- e) des coûts exceptionnels;

En ce qui concerne le point a), 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 les coûts des autres prestations sociales. Les charges de retraite sont calculées sur la base d'hypothèses prudentes, conformément au système de retraite applicable ou au droit national, selon le cas. Ces hypothèses sont précisées dans le plan de performance.

En ce qui concerne le point b), les coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel comprennent les coûts supportés pour l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de navigation aérienne, notamment les services externalisés, les matières, l'énergie, les services publics, les loyers, les équipements et les installations, l'entretien, les frais d'assurance et les frais de déplacement.

En ce qui concerne le point c), les coûts d'amortissement comprennent les coûts liés aux actifs immobilisés totaux en service aux fins de la fourniture des services de navigation aérienne. La valeur des actifs immobilisés est amortie, 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 est

appliquée. La méthode utilisée pour calculer les coûts d'amortissement n'est pas modifiée pendant la durée de l'amortissement et est compatible avec le coût du capital appliqué, c'est-à-dire le coût nominal du capital pour la comptabilité en valeur historique et le coût réel du capital pour la comptabilité en valeur actualisée. Lorsque la comptabilité en valeur actualisée est appliquée, le coût du capital n'inclut pas l'inflation et les valeurs équivalentes issues de la comptabilité en valeur historique sont également communiquées pour permettre la comparaison et l'évaluation.

En ce qui concerne le point d), le coût du capital correspond au produit des éléments suivants:

- i) la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés en exploitation ou en construction 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 et de la valeur moyenne des actifs courants nets, à l'exclusion des comptes porteurs d'intérêts, nécessaires aux fins de la fourniture des services de navigation aérienne;
- ii) la moyenne pondérée du taux d'intérêt sur les dettes et le 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 i) et les dettes.

Aux fins du calcul du coût du capital, 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 référence et est basé sur le risque financier supporté par le prestataire de services de navigation aérienne.

Lorsque les prestataires de services de navigation aérienne supportent des coûts en lien avec la location d'actifs immobilisés, ces coûts ne sont pas inclus dans le calcul du coût du capital.

En ce qui concerne le point e), les coûts exceptionnels se composent des coûts non récurrents liés à la fourniture des services de navigation aérienne, notamment les éventuels taxes et droits de douanes non récupérables.

5. Les coûts fixés sont ventilés de manière transparente entre les zones tarifaires pour lesquelles ils sont supportés. Les coûts fixés supportés pour plusieurs zones tarifaires sont ventilés de manière proportionnelle, à l'aide d'une méthode transparente.

À cet effet, les autorités de surveillance nationales définissent, avant le début de chaque période de référence, les critères utilisés pour ventiler les coûts fixés entre les zones tarifaires, y compris en ce qui concerne les points b) et c) du présent paragraphe, ainsi que les critères utilisés pour ventiler les coûts fixés entre les services de route et les services terminaux, et incluent ces informations dans le plan de performance conformément au point 3.3 d) de l'annexe II.

Les coûts fixés inclus dans les assiettes des coûts pour les zones tarifaires terminales couvrent le coût des services suivants:

- a) les services de contrôle d'aérodrome ou les services d'information de vol d'aérodrome, qui comprennent 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 qui sont définis sur la base des besoins opérationnels;
- c) la part proportionnelle des services de navigation aérienne communs aux services de route et aux services terminaux.

6. Les coûts fixés supportés pour les vols exonérés conformément à l'article 31, paragraphes 3 à 5, se composent:

- a) des coûts fixés des vols VFR exonérés, établis au moyen d'une méthode de calcul au coût marginal;
- b) des coûts fixés des vols IFR exonérés, calculés comme le produit des éléments suivants:
  - i) les coûts fixés supportés pour les vols IFR, qui correspondent aux coûts fixés totaux moins les coûts fixés des vols VFR;
  - ii) la proportion du nombre d'unités de services exonérées par rapport au nombre total d'unités de services, qui comprend les unités de services afférentes aux vols IFR et les unités de services afférentes aux vols VFR lorsque ceux-ci ne sont pas exonérés.

Les coûts fixés des vols VFR exonérés sont séparés des coûts fixés supportés pour les vols IFR aux fins du calcul du taux unitaire.

7. Les autorités de surveillance nationales vérifient, pour chaque zone tarifaire, que les assiettes des coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux sont conformes aux exigences de l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 550/2004 et du présent article. À cette fin, les autorités de surveillance nationales examinent les documents comptables pertinents, y compris les registres des actifs et tous les autres documents pertinents pour établir l'assiette des coûts pour les redevances.

*Article 23***Coûts réels**

Les dispositions de l'article 22 s'appliquent *mutatis mutandis* à l'établissement des coûts réels.

*Article 24***Transparence des coûts**

1. Les États membres établissent les assiettes des coûts pour les redevances dans chaque zone tarifaire de manière transparente.
2. Au plus tard quatre mois avant le début de la période de référence, les États membres consultent, de manière coordonnée, les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports, concernant l'établissement prévu des coûts fixés compris dans l'assiette de coût pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux, les investissements nouveaux et existants, les prévisions en matière d'unités de services et la politique de tarification pour la période de référence concernée.

Ils agissent de même au cours d'une période de référence lorsqu'ils souhaitent demander une révision des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, conformément à l'article 18, paragraphe 1.

Les États membres fournissent les tableaux de déclaration et les informations exigés aux annexes VII et IX aux entités invitées à participer à la consultation au moins trois semaines avant celle-ci.

3. Au cours de la période de référence, les États membres consultent, chaque année, de manière coordonnée et conformément au point 1 de l'annexe XII, les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sur les coûts réels supportés au cours de l'année précédente et la différence entre les coûts réels et les coûts fixés contenus dans le plan de performance.

Les États membres fournissent le tableau de déclaration et les informations exigés à l'annexe VII aux entités invitées à participer à la consultation au moins trois semaines avant celle-ci.

4. Les États membres fournissent les informations visées au dernier alinéa des paragraphes 2 et 3 à la Commission à la date à laquelle elles sont fournies aux parties consultées. Les États membres informent également la Commission des résultats de la consultation.

## CHAPITRE VI

**CALCUL DES TAUX UNITAIRES ET DES REDEVANCES***Article 25***Calcul des taux unitaires**

1. Les États membres calculent les taux unitaires de route et des services terminaux avant le début de chaque année de la période de référence.
2. Ces taux sont calculés en divisant par le nombre total prévu d'unités de services de route ou terminaux pour l'année concernée, calculé conformément aux points 1 et 2 de l'annexe VIII respectivement, la somme algébrique des éléments suivants:
  - a) les coûts fixés de l'année concernée, exprimés en termes nominaux, tels que définis dans le plan de performance;
  - b) les ajustements en fonction de l'inflation conformément à l'article 26;
  - c) les ajustements découlant de l'application du mécanisme de partage du risque lié au trafic conformément à l'article 27, paragraphes 2 à 5;
  - d) les ajustements découlant de l'application du mécanisme de partage du risque lié aux coûts conformément à l'article 28, paragraphes 4 à 6;
  - e) les ajustements découlant de l'application des mécanismes d'incitation financière conformément à l'article 11, paragraphes 3 et 4;
  - f) les ajustements découlant de la modulation des redevances pour la navigation aérienne conformément à l'article 32;

- g) les ajustements résultant des variations du trafic conformément à l'article 27, paragraphe 8;
- h) les ajustements résultant des variations du trafic conformément à l'article 27, paragraphe 9;
- i) une déduction des autres revenus conformément au paragraphe 3 du présent article;
- j) un financement croisé entre les zones tarifaires de route ou entre les zones tarifaires terminales, conformément à l'article 15, paragraphe 2, point e), du règlement (CE) n° 550/2004;
- k) un ajustement aux écarts de revenus découlant de l'application temporaire du taux unitaire conformément à l'article 29, paragraphe 5;
- l) les ajustements liés aux périodes de référence précédentes.

3. Aux fins du point i) du paragraphe 2, les revenus suivants des prestataires de services de navigation aérienne générés au cours de l'année n sont déduits des coûts fixés en tant qu'«autres coûts»:

- a) les fonds publics obtenus des autorités publiques, y compris l'aide financière apportée par les programmes d'assistance de l'Union;
- b) les revenus générés par des activités commerciales si l'État membre ou les États membres concernés ont décidé que ces revenus devaient être déduits;
- c) en ce qui concerne les services de navigation aérienne terminaux, les revenus générés par des contrats ou des accords conclus entre les prestataires de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéroports, si l'État membre ou les États membres concernés ont décidé que ces revenus devaient être déduits.

En ce qui concerne le point a), les fonds publics couvrant les coûts de personnel et les autres coûts d'exploitation sont déduits des coûts fixés au plus tard au cours de l'année n + 2. Les fonds publics couvrant les coûts d'amortissement sont déduits des coûts fixés conformément au calendrier d'amortissement de l'actif financé (durée et annuité). Un État membre peut décider de ne pas déduire des coûts fixés le montant lié aux coûts administratifs supportés pour la déclaration de l'accord de financement si ces coûts administratifs ne sont pas inclus dans l'assiette de coûts pour les redevances. De même, un État membre peut décider de ne pas déduire des coûts fixés les fonds publics reçus afin de couvrir des coûts non encore connus au moment de la rédaction du plan de performance et qui, de ce fait, ne sont pas inclus dans l'assiette des coûts pour les redevances. Les usagers de l'espace aérien ne supportent pas les coûts couverts par des fonds publics.

En ce qui concerne les points b) et c), les revenus visés à ces points sont déduits des coûts fixés au plus tard lors de l'année n + 2.

4. Les taux unitaires sont calculés en monnaie nationale.

Si les États membres décident d'établir une zone tarifaire commune conformément à l'article 21, paragraphe 4, le taux unitaire est calculé dans une monnaie unique, qui peut être l'euro ou une autre monnaie nationale de l'un des États membres concernés. Les États membres concernés informent la Commission et le SCRR d'Eurocontrol de la monnaie applicable.

#### Article 26

##### Ajustement de l'inflation

Pour chaque année de la période de référence, les coûts fixés inclus dans les assiettes de coûts pour les redevances de route et les redevances pour services terminaux de l'année n exprimés en termes nominaux sont ajustés sur la base de l'écart en pourcentage entre l'indice d'inflation réelle et l'indice d'inflation prévue pour cette année n et sont inclus sous la forme d'un ajustement pour le calcul du taux unitaire pour l'année n + 2.

Lorsque la comptabilité en valeur historique est appliquée, les coûts fixés visés à l'article 22, paragraphe 1, troisième alinéa et les coûts fixés visés à l'article 22, paragraphe 4, points c) et d) ne font pas l'objet d'un ajustement de l'inflation.

#### Article 27

##### Mécanisme de partage du risque lié au trafic

1. En ce qui concerne les mécanismes incitatifs visés à l'article 11, paragraphe 2, un mécanisme de partage du risque lié au trafic est appliqué. En vertu de ce mécanisme, le risque de modification des revenus en raison d'écarts par rapport aux prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance est supporté par les prestataires de services de navigation aérienne et les usagers de l'espace aérien, conformément aux dispositions du présent article.

2. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services s'écarte de 2 % au maximum de la prévision contenue dans le plan de performance pour cette année *n*, les revenus supplémentaires ou la perte de revenus qui en découlent sont supportés intégralement par les prestataires de services de navigation aérienne concernés.

3. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est supérieur de plus de 2 % aux prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année *n*, 70 % du revenu supplémentaire qui en résulte perçu par 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 sont transférés aux usagers de l'espace aérien au moyen d'un ajustement des taux unitaires au cours 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 d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année *n*, 70 % de la perte de revenus qui en résulte subie par 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 sont recouverts auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'un ajustement des taux unitaires au cours de l'année *n* + 2.

4. Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est inférieur à 90 % des prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année *n*, le montant de la perte de revenus subie par 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 est recouvert entièrement auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'un ajustement des taux unitaires au cours de l'année *n* + 2.

Lorsque, sur une année *n* donnée, le nombre réel d'unités de services est supérieur à 110 % des prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année *n*, les revenus supplémentaires perçus par 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 sont transférés entièrement aux usagers de l'espace aérien au moyen d'un ajustement des taux unitaires au cours de l'année *n* + 2.

5. Les autorités de surveillance nationales peuvent adapter les valeurs des paramètres du mécanisme de partage du risque lié au trafic exposé aux paragraphes 2 et 3. Lorsqu'elles adaptent ces valeurs, les autorités de surveillance nationales:

- a) consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne concernés sur les valeurs prévues;
- b) veillent à ce que l'exposition au risque des prestataires de services de navigation aérienne qui en découle ne soit pas inférieure au revenu maximal exposé au risque en vertu du mécanisme exposé aux paragraphes 2 et 3;
- c) tiennent compte de la variation des coûts de l'apport de capacité par le prestataire de services de navigation aérienne concerné en raison des variations du trafic.

6. Les coûts fixés suivants ne sont pas soumis aux dispositions des paragraphes 2 à 5:

- a) les coûts fixés établis conformément au troisième alinéa de l'article 22, paragraphe 1;
- b) les coûts fixés pour les services météorologiques.

7. Les États membres peuvent exempter de l'application des paragraphes 2 à 5 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.

8. En ce qui concerne les coûts fixés visés au paragraphe 6 et, le cas échéant, au paragraphe 7, tout revenu supplémentaire dégagé au cours d'une année *n* en raison de la différence entre les unités de services réelles et les prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année en question est transféré aux usagers de l'espace aérien et toute perte de revenu est recouverte auprès des usagers de l'espace aérien, au moyen d'un ajustement du taux unitaire pendant l'année *n* + 2.

9. Les ajustements des taux unitaires visés aux points b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) et l) de l'article 25, paragraphe 2, ne sont pas soumis aux dispositions des paragraphes 2 à 5. En ce qui concerne les ajustements visés aux points b), c), d), e), f), g), i), j) et k) de l'article 25, paragraphe 2, tout revenu supplémentaire dégagé au cours d'une année *n* en raison de la différence entre les unités de services réelles et les prévisions d'unités de services incluses dans le plan de performance pour l'année en question est transféré aux usagers de l'espace aérien et toute perte de revenu est recouverte auprès des usagers de l'espace aérien, au moyen d'un ajustement du taux unitaire pendant l'année *n* + 2.

#### Article 28

##### Mécanisme de partage du risque lié aux coûts

1. En ce qui concerne les mécanismes incitatifs visés à l'article 11, paragraphe 2, un mécanisme de partage du risque lié aux coûts est appliqué. En vertu de ce mécanisme, les différences entre les coûts fixés inclus dans le plan de performance et les coûts réels sont partagées entre les prestataires de services de navigation aérienne et les usagers de l'espace aérien, conformément aux dispositions du présent article.

2. Les différences visées au paragraphe 1 sont partagées de la manière suivante:
  - a) lorsque, pour la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés, le prestataire de services de navigation aérienne ou l'État membre concerné conserve l'ensemble de la différence qui en résulte;
  - b) lorsque, pour la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés, le prestataire de services de navigation aérienne ou l'État membre concerné couvre l'ensemble de la différence qui en résulte.
3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas si les différences entre les coûts fixés et les coûts réels découlent d'au moins l'une des modifications suivantes:
  - a) modifications imprévues des coûts des investissements nouveaux et existants;
  - b) modifications imprévues des coûts visés à l'article 22, paragraphe 1, troisième alinéa;
  - c) modifications imprévues et significatives des charges de retraite déterminées conformément à l'article 22, paragraphe 4, découlant de modifications imprévisibles du droit national relatif aux retraites ou à la comptabilité des retraites ou de modifications imprévisibles des conditions des marchés financiers, à condition que ces modifications des charges de retraite échappent au contrôle du prestataire des services de navigation aérienne et, en cas d'augmentation des coûts, que le prestataire des services de navigation aérienne ait pris des mesures raisonnables afin de gérer la hausse des coûts au cours de la période de référence;
  - d) modifications imprévues et significatives des coûts résultant de modifications imprévisibles des taux d'intérêt sur les prêts finançant les coûts découlant de la fourniture des services de navigation aérienne, à condition que ces modifications des coûts échappent au contrôle du prestataire des services de navigation aérienne et, en cas d'augmentation des coûts, que le prestataire des services de navigation aérienne ait pris des mesures raisonnables afin de gérer la hausse des coûts au cours de la période de référence;
  - e) modifications imprévues et significatives des coûts résultant de modifications imprévisibles du droit fiscal national ou d'autres éléments de coûts nouveaux imprévisibles non couverts par le plan de performance mais exigés par la loi.

Les coûts fixés liés aux coûts visés au présent paragraphe sont recensés et classés dans le plan de performance, conformément au point 3.3 h) de l'annexe II.

Les différences entre les coûts fixés et les coûts réels visés au présent paragraphe sont recensées et expliquées chaque année conformément à l'annexe VII et à l'annexe IX.

4. En ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visés au point a) du paragraphe 3, les différences entre les coûts fixés et les coûts réels sont partagées de la manière suivante:
  - a) lorsque, sur une année civile ou sur la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés, le prestataire des services de navigation aérienne ou l'État membre concerné rembourse la différence qui en résulte aux usagers de l'espace aérien, au moyen d'une réduction du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$  ou de la période de référence suivante, sauf si, se fondant sur une justification détaillée présentée par le prestataire des services de navigation aérienne, l'autorité de surveillance nationale décide, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien, que le prestataire des services de navigation aérienne ne doit pas rembourser pas une partie de la différence qui en résulte;
  - b) lorsque, sur une année civile ou sur la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont supérieurs de moins de 5 % aux coûts fixés, les États membres peuvent décider que la différence qui en résulte est recouvrée auprès des usagers de l'espace aérien par le prestataire des services de navigation aérienne ou par l'État membre concerné, au moyen d'une hausse du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$  ou de la période de référence suivante, sous réserve de l'approbation par l'autorité de surveillance nationale d'une justification détaillée fournie par le prestataire des services de navigation aérienne portant notamment sur la nécessité d'augmenter les capacités, et après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Lorsque, au cours de la période de référence, les prestataires de services de navigation aérienne souhaitent ajouter, annuler ou remplacer des investissements importants par rapport aux informations fournies concernant les investissements importants exposés dans le plan de performance conformément au point 2.2 b) de l'annexe II, ces modifications sont approuvées par l'autorité de surveillance nationale après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

5. En ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visés au point b) du paragraphe 3, les différences entre les coûts fixés et les coûts réels sont partagées de la manière suivante:
  - a) lorsque, sur une année civile, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés établis pour l'année civile, les États membres remboursent la différence qui en résulte aux usagers de l'espace aérien au moyen d'une réduction du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$ ;

- b) lorsque, sur une année civile, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés établis pour ladite année civile, les États membres recouvrent la différence qui en résulte auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'une hausse du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$ .
6. En ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visées aux points c), d) et e) du paragraphe 3, les différences entre les coûts fixés et les coûts réels sont partagées de la manière suivante:
- a) lorsque, sur une année civile ou sur la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés, le prestataire des services de navigation aérienne ou l'État membre concerné rembourse la différence qui en résulte aux usagers de l'espace aérien au moyen d'une réduction du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$ , de la période de référence suivante ou des deux périodes de référence suivantes si les montants devant être recouverts exercent une incidence disproportionnée sur le taux unitaire;
- b) lorsque, sur une année civile ou sur la période de référence dans son intégralité, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés, les États membres peuvent décider que le prestataire des services de navigation aérienne ou l'État membre concerné recouvre la différence qui en résulte auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'une hausse du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$ , de la période de référence suivante ou des deux périodes de référence suivantes si les montants devant être recouverts exercent une incidence disproportionnée sur le taux unitaire.
7. Les autorités de surveillance nationales vérifient chaque année que les prestataires de services de navigation aérienne appliquent correctement les dispositions du présent article. Les autorités de surveillance nationales rédigent un rapport avant le 1<sup>er</sup> septembre de l'année  $n + 1$  portant sur les modifications des coûts visés au paragraphe 3 survenues pendant l'année  $n$ . Le rapport fait l'objet d'une consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Les autorités de surveillance nationales incluent également dans le rapport, dû avant le 1<sup>er</sup> septembre de l'année suivant la dernière année de la période de référence, le solde pour toute la période en ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visées aux points a), c), d) et e) du paragraphe 3.

#### Article 29

##### Fixation des taux unitaires pour les zones tarifaires

1. Les États membres fixent chaque année un taux unitaire pour chaque zone tarifaire, conformément à l'article 25. Sans préjudice du paragraphe 3, les taux unitaires ne sont pas modifiés dans le courant d'une année.
2. Les États membres fixent un taux unitaire pour l'année  $n$  pour chaque zone tarifaire conformément aux exigences suivantes:
  - a) au nom de leur État membre, les autorités de surveillance nationales communiquent à la Commission et au SCRR d'Eurocontrol le taux unitaire calculé avant le 1<sup>er</sup> juin de l'année  $n-1$ . Cette communication inclut les tableaux de déclaration et les informations supplémentaires définis à l'annexe VII et l'annexe IX;
  - b) avant le 1<sup>er</sup> novembre de l'année  $n-1$ , si nécessaire, les autorités de surveillance nationales révisent le taux unitaire calculé visé au point a), après consultation des usagers de l'espace aérien. Au nom de leur État membre, elles communiquent ce calcul révisé du taux unitaire à la Commission et au SCRR d'Eurocontrol, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année  $n-1$ ;
  - c) les États membres fixent le taux unitaire pour l'année  $n$  au plus tard le 20 décembre de l'année  $n-1$  et informent la Commission et le SCRR d'Eurocontrol de ce taux.
3. La Commission vérifie que les taux unitaires visés au paragraphe 2 sont calculés conformément aux exigences prévues à l'article 25, paragraphe 2.

Lorsque la Commission constate qu'un taux unitaire n'est pas conforme aux exigences prévues à l'article 25, paragraphe 2, elle le notifie à l'État membre concerné et l'invite à présenter un taux unitaire révisé.

Lorsque la Commission constate que le taux unitaire révisé est calculé conformément aux exigences prévues à l'article 25, paragraphe 2, elle le notifie en conséquence à l'État membre concerné.

4. Si, en raison du délai nécessaire pour accomplir la procédure visée au paragraphe 3, un taux unitaire pour l'année  $n$  est révisé après le début de l'année à laquelle il se rapporte et que cette révision entraîne une différence de revenus, le taux unitaire est ajusté de la manière suivante:
  - a) un premier ajustement du taux unitaire au cours de l'année suivant la révision du taux unitaire, et;
  - b) un ajustement final du taux unitaire deux ans après cette année.

5. Si les États membres n'ont pas adopté de plan de performance avant le début de la période de référence ou si le plan de performance est révisé conformément à l'article 18 au cours de la période de référence, les taux unitaires sont, le cas échéant, recalculés et appliqués le plus tôt possible en fonction du plan de performance adopté ou du plan de performance révisé adopté.

Lorsqu'un plan de performance est adopté après le début de la période de référence, toute différence de revenus due à l'application du ou des taux unitaires calculés sur la base du projet de plan de performance, et non du ou des taux unitaires calculés sur la base du plan de performance adopté, entraîne un premier ajustement du taux unitaire au cours de l'année suivant l'adoption du plan de référence et un ajustement final du taux unitaire deux ans après l'année en question. Les dispositions des articles 27 et 28 sont appliquées sur la base du plan de performance adopté et s'appliquent de manière rétroactive à compter du premier jour de la période de référence.

Lorsqu'un plan de performance est révisé au cours de la période de référence conformément à l'article 18, toute différence de revenus due à l'application du ou des taux unitaires calculés sur la base du plan de performance adopté, et non du ou des taux unitaires calculés sur la base du plan de performance révisé adopté, entraîne un premier ajustement du taux unitaire au cours de l'année suivant l'adoption du plan de référence révisé et un ajustement final du taux unitaire deux ans après l'année en question. Les dispositions des articles 27 et 28 sont appliquées sur la base du plan de performance révisé adopté et s'appliquent de manière rétroactive à compter du premier jour de l'année à laquelle le plan de performance révisé s'applique.

6. Par dérogation à l'article 25, paragraphe 2, les États membres peuvent décider de fixer le taux unitaire visé au paragraphe 1 à un niveau inférieur au taux unitaire calculé conformément à l'article 25, paragraphe 2. Dans ce cas, ils incluent ce taux unitaire inférieur dans les tableaux de déclaration relatifs au calcul des taux unitaires selon le modèle du tableau 2 de l'annexe IX. La différence de revenus qui en résulte n'est pas recouvrée auprès des usagers de l'espace aérien.

#### Article 30

### Transparence des taux unitaires

1. Avant le 1<sup>er</sup> août de chaque année, les États membres consultent, de manière coordonnée, les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sur les éléments essentiels relatifs à la mise en œuvre du présent règlement, comme le prévoit le point 2 de l'annexe XII. Cette consultation peut être effectuée en même temps que celle visée à l'article 24, paragraphe 3.

Les États membres fournissent les tableaux de déclaration et les informations exigés à l'annexe IX aux parties consultées au moins trois semaines avant la consultation.

2. Les États membres fournissent les informations visées au deuxième alinéa du paragraphe 1 à la Commission à la date à laquelle elles sont fournies aux parties consultées. Les États membres informent la Commission des résultats de la consultation.

#### Article 31

### Calcul des redevances

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. La redevance pour services terminaux pour un vol 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.

Aux fins du calcul de la redevance pour services terminaux, l'approche et le départ d'un vol comptent comme un vol unique. L'unité de calcul est soit le vol à l'arrivée, soit le vol au départ.

3. Les États membres exonèrent les vols suivants 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 de route n'est pas perçue pour les vols VFR;

- c) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernements et des ministres, lorsqu'une indication appropriée du statut ou une remarque appropriée sur le plan de vol confirment que le vol est réalisé uniquement à cette fin;
  - d) les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent.
4. Les États membres peuvent exonérer de redevances de route les vols suivants:
- a) les vols militaires effectués par un aéronef d'un État membre ou d'un pays tiers;
  - b) les vols d'entraînement effectués uniquement dans l'espace aérien de l'État membre concerné et exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique lorsqu'une indication appropriée du statut ou une remarque appropriée sur le plan de vol confirment que le vol est réalisé uniquement à cette fin;
  - 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;
  - g) les vols effectués par les douanes et la police.
5. Les États membres peuvent exonérer de redevances pour services terminaux les vols visés aux paragraphes 3 et 4.
6. Les États membres couvrent les coûts des services que les prestataires de services de navigation aérienne ont fournis aux vols exonérés des redevances de route ou des redevances pour services terminaux, conformément aux paragraphes 3, 4 ou 5.

#### Article 32

##### **Modulation des redevances de navigation aérienne**

1. Les États membres peuvent, de manière non discriminatoire et transparente, moduler les redevances de navigation aérienne pour les usagers de l'espace aérien en vue:
- a) d'optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne;
  - b) de réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement;
  - c) de réduire le niveau de congestion du réseau dans une région donnée ou sur une route donnée à certaines heures.
  - d) d'accélérer le déploiement des capacités du programme SESAR/ATM en avance par rapport à la période prévue pour les projets communs visés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004, notamment pour fournir des incitations afin que les aéronefs soient dotés de systèmes inclus dans les projets communs.

Les États membres veillent à ce que la modulation des redevances en ce qui concerne les points a) à c) du présent paragraphe n'entraîne pas de modification globale des revenus annuels du prestataire de services de navigation aérienne par rapport à la situation dans laquelle les redevances ne sont pas modulées. Les recouvrements déficitaires ou excédentaires entraînent l'ajustement du taux unitaire au cours de l'année  $n + 2$ .

2. La modulation des redevances de navigation aérienne est appliquée en ce qui concerne les redevances de route, les redevances pour services terminaux ou les deux.

Avant d'appliquer la modulation des redevances, les États membres consultent les représentants des usagers de l'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne concernés par la modulation prévue.

3. 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 et établissent des rapports conformément à l'article 37, paragraphe 1.

#### Article 33

##### **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.

2. 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.
3. Les usagers de l'espace aérien paient rapidement et intégralement toutes les redevances de navigation aérienne dues en vertu du présent règlement.
4. Les États membres veillent à ce que des mesures d'exécution efficaces et proportionnées soient appliquées si nécessaire pour la perception des redevances de navigation aérienne. Ces mesures peuvent comprendre le déni de services, la détention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation de l'État membre concerné.

#### CHAPITRE VII

#### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

#### Article 34

#### **Système de tarification simplifié**

1. Sous réserve des conditions définies au paragraphe 2, les États membres peuvent décider d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié pour la durée complète de la période de référence concernant:
  - a) une ou plusieurs zones tarifaires de route et une ou plusieurs zones tarifaires terminales;
  - b) un ou plusieurs prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services dans la ou les zones tarifaires visées au point a).
2. Les États membres peuvent décider d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié conformément au paragraphe 1 uniquement si l'ensemble des conditions suivantes sont remplies:
  - a) une décision de la Commission, adoptée en application de l'article 14, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphe 2, ou de l'article 15, paragraphe 4, confirme que les objectifs de performance fixés par l'État membre dans son projet de plan de performance visé à l'article 12 sont conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union;
  - b) les objectifs de performance dans les domaines de performance clés de la sécurité, de la capacité et de l'environnement ont été atteints au cours des trois années précédant l'adoption du projet de plan de performance visé à l'article 12;
  - c) le plan de performance contient un mécanisme incitatif portant sur les objectifs en matière de capacité, comme exigé à l'article 11;
  - d) les prestataires de services de navigation aérienne concernés et les usagers de l'espace aérien concernés ont été consultés sur la décision prévue et les usagers de l'espace aérien représentant au moins 65 % des vols IFR exploités dans l'espace aérien où l'État membre ou les États membres concernés sont responsables de la fourniture des services de navigation aérienne sont d'accord avec la décision prévue.
3. Si les États membres décident d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié en application du paragraphe 2, ils n'appliquent pas:
  - a) le mécanisme de partage du risque lié au trafic visé à l'article 11, paragraphe 2, et à l'article 27. Lorsque le mécanisme de partage du risque lié au trafic n'est pas appliqué, le risque lié au trafic est donc entièrement supporté par le prestataire des services de navigation aérienne;
  - b) les dispositions de l'article 28, paragraphes 4 à 6, relatives au mécanisme de partage du risque lié aux coûts;
  - c) les excédents ou déficits de recouvrement résultant de la modulation des redevances de navigation aérienne en application de l'article 32.

Tout report provenant des années précédant la période de référence à laquelle le système de tarification simplifié est appliqué continue d'être pris en compte dans le calcul des taux unitaires.

4. Si les États membres décident d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié en application du paragraphe 2, ils décrivent et motivent leur décision dans le plan de performance, conformément au point 1.7 de l'annexe II.

#### Article 35

#### **Services de navigation aérienne terminaux, services CNS, MET et AIS et services liés aux données ATM soumis à des conditions de marché**

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les États membres peuvent décider, avant ou au cours d'une période de référence, que la fourniture de tout ou partie des services de navigation aérienne terminaux, des services CNS, MET et AIS ou des services liés aux données de la gestion du trafic aérien («ATM») dans leurs zones tarifaires créées conformément à l'article 21 est soumise aux conditions du marché.

2. Lorsqu'un ou plusieurs États membres décident d'appliquer le paragraphe 1 pour la période de référence suivante ou, le cas échéant, pour le reste de la période de référence et pour les services concernés, ils:
- n'appliquent pas d'objectifs en matière d'efficacité économique et notamment ne déterminent pas les coûts fixés pour les indicateurs de performance clés visés au point 4.1 de la partie 2 de l'annexe I;
  - n'appliquent pas les mécanismes de partage du risque lié au trafic et du risque lié aux coûts conformément aux articles 27 et 28;
  - ne fixent pas d'incitations financières dans les domaines de performance clés de la capacité et de l'environnement conformément à l'article 11;
  - ne calculent pas les redevances pour services terminaux conformément à l'article 31, paragraphe 2;
  - ne fixent pas de taux unitaires des services terminaux conformément à l'article 29;
  - ne sont pas soumis aux exigences en matière de consultation énoncées à l'article 24, paragraphe 3.

Les points d) à f) ne s'appliquent qu'aux services de navigation aérienne terminaux.

Lorsque, au cours d'une période de référence, un État membre décide d'appliquer le paragraphe 1, il révisé également son plan de performance conformément à l'article 18, paragraphe 1, pour les services concernés.

3. Un État membre ne peut décider d'appliquer le paragraphe 1 qu'après avoir exécuté l'ensemble des étapes suivantes:

- son autorité de surveillance nationale a conclu, sur la base d'une évaluation détaillée réalisée dans les conditions prévues à l'annexe X, que la fourniture des services concernés est soumise à des conditions de marché;
- il a consulté les représentants des usagers de l'espace aérien concernés sur la décision prévue et sur cette évaluation et a pris en compte leurs observations le cas échéant;
- il a rendu publiques la décision prévue et l'évaluation réalisée;
- il a communiqué la décision prévue et l'évaluation à la Commission et a reçu l'accord de celle-ci.

En ce qui concerne le point d), l'État membre présente l'évaluation au plus tard 12 mois avant le début d'une période de référence ou, dans le cas d'une évaluation au cours de la période de référence, sans retard injustifié une fois l'évaluation terminée. La Commission fait savoir à l'État membre concerné si elle confirme ou non que l'évaluation a été réalisée conformément aux conditions prévues à l'annexe X. Cette notification est communiquée sans retard injustifié. Lorsque cela est nécessaire, la Commission demande des informations supplémentaires à l'État membre concerné, qui les fournit sans retard injustifié.

4. Si un État membre décide d'appliquer le paragraphe 1, son autorité de surveillance nationale vérifie régulièrement si les conditions prévues à l'annexe X sont toujours remplies.

Si une autorité de surveillance nationale conclut que ces conditions ne sont plus remplies, l'État membre révoque sa décision, sans retard injustifié après avoir suivi les étapes prévues aux points b) à d) du paragraphe 3.

À la suite de cette révocation, l'État membre n'applique pas, pour la période de référence à venir ou, le cas échéant, pour le reste de la période de référence, les exceptions énumérées au premier alinéa du paragraphe 2 à l'égard des services concernés. Si la révocation intervient au cours de la période de référence, l'État membre concerné révisé également son plan de performance, conformément à l'article 18, paragraphe 1.

5. Si les services soumis à l'application du paragraphe 1 sont fournis dans une zone tarifaire commune créée conformément à l'article 21, paragraphe 4, les États membres concernés peuvent décider que la prestation de tout ou partie de ces services est soumise à des conditions de marché uniquement de manière conjointe. Dans un tel cas, ils veillent ensemble à ce que les exigences du présent article soient respectées.

6. Si un État membre décide d'appliquer le paragraphe 1, il communique à la Commission les informations précisées à l'annexe XI au cours de la première année de chaque période de référence. La Commission ne rend pas publiques ces informations.

## CHAPITRE VIII

### FOURNITURE D'INFORMATIONS, SUIVI ET PUBLICATION D'INFORMATIONS

#### Article 36

#### Fourniture d'informations

1. Aux fins du suivi conformément à l'article 37, les autorités de surveillance nationales, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports, les coordonnateurs d'aéroports, les usagers de l'espace aérien et le gestionnaire de réseau fournissent à la Commission les données visées à l'annexe VI, en respectant les exigences spécifiques applicables à chaque partie définie dans cette annexe. Les données sont communiquées gratuitement dans un format électronique.

En ce qui concerne les usagers de l'espace aérien, le présent article ne s'applique qu'aux usagers qui effectuent, dans l'espace aérien européen, un nombre de vols annuels, calculé en moyenne sur les trois années précédentes, supérieur à 35 000.

2. Lorsque les parties visées au paragraphe 1 fournissent déjà tout ou partie de ces données à Eurocontrol ou à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, elles ne sont pas tenues de fournir les données concernées à la Commission, à condition qu'elles informent la Commission des données déjà fournies, de la date à laquelle elles ont été fournies et du fait qu'elles ont été communiquées à Eurocontrol ou à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

3. Les parties visées au paragraphe 1 prennent les mesures nécessaires afin de garantir la qualité, la validation et la transmission en temps utile des données qu'elles doivent fournir conformément au paragraphe 1. Sur demande de la Commission, elles fournissent des informations sur leurs contrôles de la qualité et leurs processus de validation pour ces données.

#### Article 37

##### **Suivi et établissement de rapports**

1. Les autorités de surveillance nationales assurent le suivi des performances des services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien dont elles sont responsables en vue d'évaluer si les objectifs de performance contenus dans les plans de performance sont atteints.

Si une autorité de surveillance nationale constate que ces objectifs ne sont pas atteints ou risquent de ne pas l'être, elle en informe immédiatement la Commission. Sans retard injustifié, l'État membre ou l'autorité de surveillance nationale concernés appliquent, afin de corriger la situation et d'atteindre les objectifs fixés dans le plan de performance, les mesures appropriées qu'ils ont définies, en tenant compte des mesures correctives visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2019/123. Ils communiquent ces mesures appropriées à la Commission sans retard injustifié.

Au plus tard le 1<sup>er</sup> juin de chaque année, les autorités de surveillance nationales présentent à la Commission un rapport sur les résultats du suivi visé au premier alinéa portant sur l'année précédente.

2. La Commission assure le suivi des performances des fonctions de réseau et évalue si les objectifs de performance contenus dans le plan de performance du réseau sont atteints.

Si la Commission estime que les objectifs de performance contenus dans le plan de performance du réseau ne sont pas atteints ou risquent de ne pas l'être, elle demande au gestionnaire de réseau de définir des mesures appropriées afin de corriger la situation et d'atteindre ces objectifs. Le gestionnaire de réseau communique ces mesures à la Commission sans retard injustifié.

3. Se fondant sur les rapports visés au dernier alinéa du paragraphe 1, sur son propre suivi visé au paragraphe 2 et sur l'analyse des données reçues conformément à l'article 36, paragraphe 1, la Commission assure le suivi de la performance de la fourniture des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau et procède régulièrement à des évaluations de la réalisation des objectifs de performance. La Commission informe les États membres au moins une fois par an de ses activités de suivi.

#### Article 38

##### **Publication**

1. Les États membres rendent publiques les informations suivantes, notamment par voie électronique:

- a) toute décision prise en application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 4 et 5;
- b) toute décision prise en application de l'article 35, paragraphe 3, point c);
- c) leurs projets de plan de performance visés à l'article 12;
- d) leurs plans de performance adoptés visés à l'article 16;
- e) leurs tableaux de déclaration visés aux articles 24, 29 et 30.

2. Le gestionnaire de réseau rend publiques les informations suivantes, notamment par voie électronique:

- a) le projet de plan de performance du réseau visé à l'article 19, paragraphe 1;
- b) le plan de performance du réseau adopté visé à l'article 19, paragraphe 3.

3. La Commission rend publics, notamment par voie électronique, les rapports et documents de référence publiés par l'organe d'évaluation des performances concernant l'assistance apportée par cet organe conformément à l'article 3.

## CHAPITRE IX

**DISPOSITIONS FINALES***Article 39***Motivation des décisions nationales et recours**

Les États membres veillent à ce que les décisions prises par leurs autorités nationales compétentes en application du présent règlement soient dûment motivées et puissent faire l'objet d'un recours effectif conformément au droit national.

*Article 40***Abrogation**

Les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 sont abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ces règlements continuent toutefois de s'appliquer aux fins de la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification relatifs à la deuxième période de référence.

*Article 41***Entrée en vigueur**

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

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

Fait à Bruxelles, le 11 février 2019.

*Par la Commission*

*Le président*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE I

**INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS (IPC) POUR LA FIXATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS À UTILISER POUR LE SUIVI**

## PARTIE 1

**IPC pour la fixation des objectifs à l'échelle de l'Union et indicateurs à utiliser pour le suivi au niveau de l'Union**

## 1. SÉCURITÉ

**1.1. Indicateurs de performance clés**

Le niveau minimal d'efficacité de la gestion de la sécurité devant être atteint par les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour la fourniture de services de la circulation aérienne. Cet IPC mesure le niveau de réalisation des objectifs en matière de gestion de la sécurité suivants:

- a) politique et objectifs de sécurité;
- b) gestion des risques pour la sécurité;
- c) assurance de la sécurité;
- d) promotion de la sécurité;
- e) culture de la sécurité.

**1.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi**

- a) Le taux des incursions sur piste au niveau de l'Union avec une incidence sur la sécurité calculé conformément au point 1.2 a) de la partie 2;
- b) Le taux de non-respect des minimums de séparation au niveau de l'Union avec une incidence sur la sécurité calculé conformément au point 1.2 b) de la partie 2.

## 2. ENVIRONNEMENT

**2.1. Indicateurs de performance clés**

Cet IPC mesure l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, calculée comme suit:

- a) l'indicateur est la comparaison entre la longueur de la partie en route de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la distance parcourue en additionnant les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien tel que défini à l'article 1<sup>er</sup>, ci-après dénommé l'«espace aérien européen», ou traversant cet espace;
- b) la «partie en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
- c) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non l'aéroport de départ ou de destination;
- d) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;
- e) la «distance parcourue» est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de chaque portion de l'espace aérien pour toutes les parties de la trajectoire. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol;
- f) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

**2.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi**

- a) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, calculée comme suit:
  - i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;

- ii) la partie en route correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
  - iii) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non pas l'aéroport de départ ou de destination;
  - iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur.
  - v) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.
- b) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire fixée la plus courte, calculée comme suit:
- i) l'indicateur correspond à la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire fixée la plus courte disponible pour la planification du vol, telle que calculée par les algorithmes de calcul de trajectoire et les systèmes de validation des plans de vol du gestionnaire de réseau, mesurée entre les points de sortie et d'entrée de deux régions de contrôle terminales, et la portion correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;
  - ii) cet indicateur tient compte des restrictions de l'espace aérien au cours des journées avec et sans activités militaires publiées dans le document de disponibilité des routes publié par le gestionnaire de réseau et de l'état réel des routes conditionnelles au moment du dernier plan de vol déposé;
  - iii) la «partie en route» correspond à la partie hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
  - iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non pas l'aéroport de départ ou de destination;
  - v) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;
  - vi) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.
- c) L'utilisation effective de l'espace aérien réservé ou séparé calculée comme le rapport entre la durée initiale attribuée demandée pour la réservation ou la séparation de la circulation aérienne générale et la durée finale attribuée utilisée pour l'activité nécessitant une telle séparation ou réservation. L'indicateur est calculé pour toutes les répartitions de l'espace aérien notifiées au gestionnaire de réseau.
- d) Le taux de planification par l'intermédiaire des structures d'espace aérien disponibles, y compris l'espace aérien réservé ou séparé et les routes conditionnelles, pour la circulation aérienne générale, calculé comme le rapport entre les aéronefs déposant des plans de vol par l'intermédiaire de ces structures d'espace aérien et le nombre d'aéronefs qui auraient pu déposer des plans dans le cadre de telles structures.
- e) Le taux d'utilisation des structures d'espace aérien disponibles, y compris l'espace aérien réservé ou séparé et les routes conditionnelles, par la circulation aérienne générale, calculé comme le rapport entre les aéronefs transitant par ces structures d'espace aérien et le nombre d'aéronefs qui auraient pu déposer des plans dans le cadre de telles structures.

### 3. CAPACITÉ

#### 3.1. Indicateur de performance clé

Le nombre moyen de minutes de retard ATFM en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, calculé comme suit:

- a) le retard ATFM en route correspond au retard calculé par le gestionnaire de réseau, exprimé comme la différence entre l'heure de décollage estimée et l'heure de décollage calculée attribuée par le gestionnaire de réseau;

b) aux fins de cet indicateur, on entend par:

«heure de décollage estimée», l'heure prévue à laquelle l'aéronef quitte le sol, calculée par le gestionnaire de réseau et se fondant sur l'heure de départ du bloc estimée la plus récente ou sur l'objectif d'heure de départ du bloc pour les aéroports couverts par des procédures de prise de décision collaborative au niveau de l'aéroport, plus le temps de roulage estimé calculé par le gestionnaire de réseau;

«heure de décollage calculée», l'heure attribuée par le gestionnaire de réseau le jour de l'opération, résultant de l'attribution tactique de créneaux horaires, à laquelle l'aéronef devrait quitter le sol;

«temps de roulage estimé», la durée estimée entre le départ du bloc et le décollage. Cette estimation inclut toute marge de retard au point d'attente ou le dégivrage à distance avant le décollage;

c) cet indicateur porte sur tous les vols IFR et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

d) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

### 3.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

a) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires et dû à des limitations concernant l'atterrissage à l'aéroport de destination, calculé comme suit:

i) cet indicateur est le nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol IFR à l'arrivée;

ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR atterrissant à l'aéroport de destination et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

b) Le pourcentage de vols avec un retard ATFM en route supérieur à 15 minutes, calculé de la manière suivante:

i) le retard ATFM en route calculé conformément au point 3.1 a);

ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

c) La durée moyenne, exprimée en minutes, des retards avant-départ par vol indifféremment de la cause, calculée de la manière suivante:

i) cet indicateur correspond au retard moyen attribuable:

— aux retards dus aux opérations des compagnies aériennes;

— au retard ATFM en route signalé par les usagers de l'espace aérien;

— au retard réactif (répercuté);

— au retard des opérations aéroportuaires, y compris les retards ATFM en aéroport signalés par les usagers de l'espace aérien dus à la régulation fondée sur le volume du trafic dont l'emplacement de référence est classé comme zone d'aérodrome ou aérodrome;

ii) cet indicateur couvre tous les vols IFR et est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

## 4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

### 4.1. Indicateurs de performance clés

La modification d'une année sur l'autre du coût unitaire fixé (DUC) moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route, calculée comme suit:

a) cet indicateur est exprimé sous la forme d'un pourcentage, reflétant la variation d'une année sur l'autre du DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route, à partir de la valeur de référence visée à l'article 9, paragraphe 4, point a);

- b) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;
- c) le DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route est le rapport entre les coûts fixés pour les services en route et le trafic en route prévu durant chaque année de la période de référence, exprimé en unités de services en route, au niveau de l'Union, tel qu'il figure dans les hypothèses de la Commission pour la fixation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union conformément à l'article 9, paragraphe 3;
- d) le DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route est calculé en euros et en termes réels.

#### 4.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

Le coût unitaire réel engagé par les usagers séparément pour les services de navigation aérienne en route et terminaux au niveau de l'Union, calculé de la manière suivante:

- a) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence comme la moyenne pondérée de la somme des DUC pour chaque État membre pour les services de navigation aérienne et des ajustements réalisés conformément à l'article 25, paragraphe 2, découlant de l'année en question;
- b) cet indicateur est exprimé en euros et en termes nominaux.

### PARTIE 2

#### IPC pour la fixation d'objectifs au niveau local et indicateurs à utiliser pour le suivi au niveau local

##### 1. SÉCURITÉ

###### 1.1. Indicateur de performance clé

Le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité conformément au point 1.1 de la partie 1.

Aux fins de cet indicateur, «local» signifie au niveau des prestataires de services de navigation aérienne.

###### 1.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

- a) Le taux d'incursions sur piste dans les aéroports situés dans un État membre, calculé comme le nombre total d'incursions sur piste ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produites dans ces aéroports divisé par le nombre total de mouvements IFR et VFR dans ces aéroports.
- b) Le taux de non-respect des minimums de séparation au sein de l'espace aérien de l'ensemble des unités de contrôle des services de la circulation aérienne dans un État membre, calculé comme le nombre total des cas de non-respect des minimums de séparation ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produits dans cet espace aérien divisé par le nombre total des heures de vol contrôlées au sein de cet espace aérien.
- c) Le taux d'incursions sur piste dans un aéroport calculé comme le nombre total d'incursions sur piste avec une contribution des services de la circulation aérienne ou des services CNS ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produites dans cet aéroport divisé par le nombre total de mouvements IFR et VFR dans cet aéroport.
- d) Le taux de non-respect des minimums de séparation au sein de l'espace aérien dans lequel le prestataire de services de navigation aérienne fournit des services de la circulation aérienne, calculé comme le nombre total des cas de non-respect des minimums de séparation avec une contribution des services de la circulation aérienne ou des services CNS ayant une incidence sur la sécurité divisé par le nombre total des heures de vol contrôlées au sein de cet espace aérien.
- e) Lorsque des systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité sont en place, l'utilisation de ces systèmes par les prestataires de services de navigation aérienne, en tant que composant de leur cadre de gestion des risques en matière de sécurité, aux fins de la collecte, du stockage et de l'analyse en temps quasi réel des données portant au moins sur le non-respect des minimums de séparation et les incursions sur piste.

Les indicateurs de suivi visés au présent point sont calculés pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

Aux fins des indicateurs définis aux points a) et c), «local» signifie au niveau de l'aéroport. Aux fins de l'indicateur défini au point b), «local» signifie au niveau national. Aux fins de l'indicateur défini au point d), «local» signifie au niveau des prestataires de services de navigation aérienne.

## 2. ENVIRONNEMENT

### 2.1. Indicateur de performance clé

L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, calculée comme suit:

- a) cet indicateur est la comparaison entre la longueur de la partie en route de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la distance parcourue en additionnant les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou traversant l'espace aérien local;
- b) la «partie en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports d'origine et de destination;
- c) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;
- d) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;
- e) la «distance parcourue» est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de l'espace aérien local. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol;
- f) aux fins de cet indicateur, «local» signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, selon le niveau auquel le plan de performance est établi;
- g) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

### 2.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

- a) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, calculée au niveau local comme suit:
  - i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien local ou le traversant;
  - ii) la «partie en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
  - iii) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;
  - iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;
  - v) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.
- b) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire fixée la plus courte, calculée au niveau local comme suit:
  - i) l'indicateur correspond à la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire fixée la plus courte disponible pour la planification du vol, telle que calculée par les algorithmes de calcul de trajectoire et les systèmes de validation des plans de vol du gestionnaire de réseau, et la distance parcourue en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien local ou le traversant;
  - ii) cet indicateur tient compte des restrictions de l'espace aérien publiées dans le document de disponibilité des routes publié par le gestionnaire de réseau et de l'état réel des routes conditionnelles au moment du dernier plan de vol déposé;
  - iii) la «partie en route» correspond à la partie hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports d'origine et de destination;

- iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;
  - v) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;
  - vi) la «distance parcourue» est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de l'espace aérien local. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol.
  - vii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.
- c) Le temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ, calculé au niveau local comme suit:
- i) cet indicateur est la différence entre le temps réel de roulage au départ et le temps de roulage au départ en l'absence de contraintes;
  - ii) le temps de roulage au départ en l'absence de contraintes est le temps de roulage au départ au cours des périodes non saturées à faible trafic dans un aéroport;
  - iii) cet indicateur est exprimé en minutes par départ, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- d) Le temps supplémentaire passé dans l'espace aérien terminal, calculé au niveau local comme suit:
- i) cet indicateur est la différence entre le temps de transit passé en zone de séquençage des arrivées/zone de guidage radar (zone ASMA) et le temps en l'absence de contraintes basé sur les temps de transit passés en zone ASMA;
  - ii) le temps en l'absence de contraintes basé sur les temps de transit passés en zone ASMA est déterminé pour chaque groupe de vols présentant les mêmes paramètres, à savoir la classe d'aéronef, le secteur d'entrée ASMA et la piste d'arrivée, et représente le temps de transit au cours des périodes non saturées à faible trafic;
  - iii) cet indicateur est exprimé en minutes par arrivée, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;
  - iv) la zone ASMA est définie comme un cylindre d'un rayon de 40 milles nautiques autour de l'aéroport d'arrivée.
- e) La part des arrivées appliquant l'approche en descente continue (CDO), calculée au niveau local comme suit:
- i) cet indicateur est le rapport entre le nombre total d'arrivées réalisant une CDO à partir d'un point de référence se trouvant à une hauteur par rapport au sol définie par l'autorité de surveillance nationale et le nombre total d'opérations d'arrivée;
  - ii) cet indicateur est exprimé en pourcentage, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- f) L'utilisation effective des espaces aériens locaux réservés ou séparés, calculée conformément au point 2.2 c) de la partie 1.
- g) Le taux de planification par l'intermédiaire des structures d'espace aérien local disponibles, calculé conformément au point 2.2 d) de la partie 1.
- h) Le taux d'utilisation des structures d'espace aérien local disponibles, calculé conformément au point 2.2 e) de la partie 1.
- i) Aux fins des indicateurs définis aux points a) et b), «local» signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, en fonction du niveau auquel le plan de performance est établi, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières. Aux fins des indicateurs définis aux points c) et d), «local» signifie au niveau de l'aéroport comptant au moins 80 000 mouvements de transport aérien IFR par an. Aux fins de l'indicateur défini au point e), «local» signifie au niveau de l'aéroport. Aux fins des indicateurs définis aux points f) à h), «local» signifie au niveau national avec une ventilation au niveau de la zone de responsabilité des centres de contrôle régional, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières.

### 3. CAPACITÉ

#### 3.1. Indicateurs de performance clés

- a) Le nombre moyen de minutes de retard ATFM en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, calculé comme suit:
- i) le retard ATFM en route calculé conformément au point 3.1 a) de la partie 1;
  - ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR traversant l'espace aérien local et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels; il couvre également les vols IFR traversant d'autres espaces aériens, lorsque des corrections du retard sont appliquées en raison du processus d'ajustement des retards post-opérations coordonné par le gestionnaire de réseau, dans le cadre duquel les parties intéressées opérationnelles notifient au gestionnaire de réseau les problèmes liés à la mesure, à la classification et à l'attribution du retard ATFM;
  - iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;
  - iv) aux fins de cet indicateur, «local» signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, selon le niveau auquel le plan de performance est établi;
  - v) pour le suivi, les valeurs calculées pour cet indicateur sont ventilées au niveau national si le plan de performance est établi au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières.
- b) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires, calculé au niveau local comme suit:
- i) cet indicateur est le retard moyen à l'arrivée à l'aéroport de destination causé par les régulations ATFM par vol IFR à l'arrivée;
  - ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR atterrissant à l'aéroport de destination et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;
  - iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
  - iv) aux fins de cet indicateur, «local» signifie au niveau national.
  - v) pour le suivi, les valeurs calculées pour cet indicateur sont ventilées au niveau de l'aéroport.

#### 3.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

- a) Le pourcentage des vols IFR respectant leur créneau de départ ATFM au niveau local calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- b) Le nombre moyen de minutes de retard avant-départ lié au contrôle du trafic aérien par vol dû à des limitations au décollage à l'aéroport de départ, calculé au niveau local comme suit:
- i) cet indicateur est le nombre moyen de minutes de retard avant-départ lié au contrôle du trafic aérien par vol IFR au départ;
  - ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR décollant de l'aéroport de départ et les retards à la mise en route dus à des contraintes du contrôle du trafic aérien lorsque l'aéronef est prêt à quitter la porte d'embarquement;
  - iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- c) Le temps moyen, exprimé en minutes, des retards au départ toutes causes confondues par vol, calculé au niveau local conformément au point 3.2 c) de la partie 1.
- d) Aux fins de l'indicateur défini au point a), «local» signifie au niveau national avec une ventilation au niveau des aéroports. Aux fins de l'indicateur défini aux points b) et c), «local» signifie au niveau de l'aéroport pour les aéroports comptant au moins 80 000 mouvements de transport aérien IFR par an.

#### 4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

##### 4.1. Indicateurs de performance clés

- a) Le DUC pour les services de navigation aérienne en route, calculé comme suit:
  - i) cet indicateur est le rapport entre les coûts fixes pour les services en route et le trafic prévu dans la zone tarifaire, exprimé en unités de services en route, durant chaque année de la période de référence au niveau local figurant dans les plans de performance;
  - ii) cet indicateur est exprimé en termes réels et en monnaie nationale;
  - iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- b) Le DUC pour les services de navigation aérienne terminaux, calculé comme suit:
  - i) cet indicateur est le rapport entre les coûts fixes pour les services terminaux et le trafic prévu, exprimé en unités de services terminaux, durant chaque année de la période de référence au niveau local figurant dans les plans de performance;
  - ii) cet indicateur est exprimé en termes réels et en monnaie nationale;
  - iii) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
- c) Aux fins des indicateurs définis aux points a) et b), «local» signifie au niveau de la zone tarifaire.

##### 4.2. Indicateur à utiliser pour le suivi

Le coût unitaire réel engagé par les usagers séparément pour les services de navigation aérienne en route et terminaux, calculé de la manière suivante:

- a) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence comme la somme des DUC pour les services de navigation aérienne et des ajustements réalisés conformément à l'article 25, paragraphe 2, découlant de l'année en question;
- b) cet indicateur est exprimé en termes nominaux et en monnaie nationale.

#### PARTIE 3

##### IPC pour la fixation d'objectifs et indicateurs à utiliser pour le suivi des fonctions de réseau

1. Tous les indicateurs définis dans la présente partie s'appliquent à la zone géographique relevant du champ d'application du présent règlement.

#### 2. SÉCURITÉ

##### 2.1. Indicateurs de performance clés

Le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité par le gestionnaire de réseau conformément au point 1.1 de la partie 1.

##### 2.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

Les livraisons ATFM en surnombre supérieures aux limites de capacité d'un secteur déclarées par le prestataire de services de navigation aérienne lorsque des régulations ATFM sont imposées, calculées comme suit:

- a) le rapport entre la durée pendant laquelle le nombre de vols dépasse de plus de 10 % les limites de capacité d'un secteur déclarées par le prestataire de services de navigation aérienne lorsque les régulations ATFM sont imposées et la durée totale au cours de laquelle les régulations ATFM sont imposées, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;
- b) aux fins de cet indicateur, la durée régulée est divisée en tranches horaires se chevauchant à un intervalle de 20 minutes.

#### 3. ENVIRONNEMENT

##### 3.1. Indicateurs de performance clés

L'amélioration de l'efficacité des vols en route générée par la fonction de conception du réseau de routes européen en lien avec la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, exprimée en point de pourcentage de la variation d'une année sur l'autre de l'efficacité des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et calculée conformément au point 2.2 a) de la partie 1.

#### 4. CAPACITÉ

##### 4.1. Indicateurs de performance clés

- a) Le pourcentage de retards ATFM en route évités grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et les actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau par rapport au total des retards ATFM en route évités d'une année sur l'autre, pour lequel le retard ATFM en route est calculé conformément au point 3.1 de la partie 1.
- b) Le pourcentage de retards ATFM à l'arrivée évités grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et les actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau par rapport au total des retards ATFM à l'arrivée évités, pour lequel le retard ATFM à l'arrivée est calculé conformément au point 3.2 a) de la partie 1.

##### 4.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

- a) Le pourcentage annuel des vols IFR avec un retard ATFM supérieur à 15 minutes.
- b) La moyenne, au cours d'une année civile, du nombre quotidien de régulations ATFM produisant chacune moins de 200 minutes de retard.
- c) La moyenne, au cours d'une année civile, du retard ATFM en route en fin de semaine, exprimée en minutes de retard par vol.
- d) Le pourcentage annuel du retard à la première rotation pour des raisons de capacité ou de personnel pour une présélection de centres de contrôle régional/aéroports présentant le potentiel de réduction des retards le plus important, tel qu'il est défini chaque année par le gestionnaire de réseau.
- e) L'utilisation effective des espaces aériens séparés ou ségrégués, calculée conformément au point 2.2 c) de la partie 1.
- f) Le taux de planification via les structures d'espace aérien disponibles, calculé conformément au point 2.2 d) de la partie 1.
- g) Le taux d'utilisation des structures d'espace aérien disponibles, calculé conformément au point 2.2 e) de la partie 1.

#### 5. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

##### 5.1. Indicateurs à utiliser pour le suivi

Le coût unitaire pour l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau, calculé comme suit:

- a) cet indicateur est le rapport entre les coûts réels pour l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau et le trafic en route, exprimé en unités de services en route, durant la période de référence, au niveau de la zone géographique dans laquelle le gestionnaire de réseau réalise les tâches nécessaires à l'exécution de ses fonctions de réseau;
  - b) cet indicateur est exprimé en euros et en termes réels;
  - c) cet indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.
-

## ANNEXE II

**MODÈLE DES PLANS DE PERFORMANCE ÉTABLIS AU NIVEAU NATIONAL OU AU NIVEAU DES BLOCS D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNELS VISÉS À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1**

## 1. INTRODUCTION

- 1.1. Description de la situation, comprenant le champ d'application du plan en ce qui concerne la couverture géographique et les services, une liste des prestataires de services de navigation aérienne couverts et d'autres informations générales pertinentes pour le plan de performance.
- 1.2. Prévisions du trafic visées à l'article 10, paragraphe 2, points f) et g), exprimées en mouvements IFR et en unités de services étayant le plan de performance, fondées sur les prévisions de base du service de statistiques et de prévision d'Eurocontrol (STATFOR). Lorsque les prévisions sont différentes des prévisions de base de STATFOR, il convient d'apporter des preuves des raisons justifiant l'utilisation d'une prévision différente de celle mentionnée à l'article 10, paragraphe 2, points f) et g), et une justification pour l'utilisation de ces prévisions.
- 1.3. Description des résultats de la consultation des parties intéressées sur le projet de plan de performance, y compris les points d'accord, les points de désaccord et leurs motifs.
- 1.4. Liste des aéroports soumis au système de performance et de tarification, avec leur nombre moyen de mouvements de transport aérien IFR par an.
- 1.5. Le cas échéant, liste des services pour lesquels il a été décidé que la fourniture serait soumise à des conditions de marché, conformément à l'article 35.
- 1.6. En ce qui concerne les plans de performance adoptés au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, description du processus suivi pour élaborer et adopter le plan de performance.
- 1.7. Indication que le système de tarification simplifié visé à l'article 34 s'applique ou non et, dans l'affirmative, démonstration que les conditions fixées par ledit article sont remplies, et description de l'application du système de tarification simplifié et de son champ d'application en ce qui concerne les zones tarifaires couvertes.

## 2. INVESTISSEMENTS

- 2.1. Une description et une justification des coûts, de la nature et des avantages des investissements nouveaux et existants consacrés aux actifs immobilisés prévus au cours de la période de référence.
- 2.2. Les informations visées au point 2.1 incluent notamment:
  - a) coûts déterminés des investissements nouveaux et existants en ce qui concerne l'amortissement, le coût du capital et le coût de la location tout au long de la période de référence et à l'égard de chaque année civile qui la compose, comme l'exige l'annexe VII;
  - b) description et justification des investissements importants, notamment en ce qui concerne les éléments suivants:
    - i) valeur totale de chaque investissement important;
    - ii) actifs acquis ou développés;
    - iii) informations sur les avantages de l'investissement pour les usagers de l'espace aérien et sur les résultats de la consultation des représentants des usagers de l'espace aérien;
    - iv) en ce qui concerne les investissements importants dans les systèmes ATM:
      - distinction entre les investissements dans de nouveaux systèmes, les investissements dans des remaniements des systèmes existants et les investissements de remplacement;
      - justification de la pertinence de chaque investissement en se référant au plan directeur ATM européen et aux projets communs visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004;
  - c) informations détaillées sur les synergies réalisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou, dans le cadre d'autres initiatives de coopération transfrontière le cas échéant, notamment en ce qui concerne les infrastructures communes et les procédures communes de passation des marchés publics.

## 3. OBJECTIFS DE PERFORMANCE NATIONAUX OU OBJECTIFS DE PERFORMANCE DES FAB ET MESURES VISANT À LES RÉALISER

- 3.1. Objectifs de performance nationaux ou objectifs de performance des FAB dans chaque domaine de performance clé, fixés en se référant à chaque indicateur de performance clé défini à la partie 2 de l'annexe I et couvrant chaque année civile de la période de référence.

- 3.2. Pour l'ensemble des domaines de performance clés, description des principales mesures mises en place au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre les objectifs de performance.
- 3.3. Informations supplémentaires visant à étayer les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique:
- coûts fixés pour les services de navigation aérienne en route et terminaux, établis conformément à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004 et au présent règlement, pour chaque année de la période de référence;
  - prévisions d'unités de services en route et terminaux pour chaque année de la période de référence;
  - valeurs de référence pour les objectifs d'efficacité économique des services en route et terminaux visés à l'article 10, paragraphe 2, point a), et description et justification de la méthode utilisée pour estimer ces valeurs pour chaque zone tarifaire;
  - description et justification des critères et de la méthode utilisés pour la répartition des coûts entre les zones tarifaires et la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux, conformément à l'article 22, paragraphe 5;
  - description et justification du rendement des capitaux propres des prestataires de services de navigation aérienne concernés, ainsi que du ratio d'endettement sur capitaux propres et du niveau et de la composition de la base des actifs utilisée pour calculer le coût du capital inclus dans les coûts fixés;
  - description et justification des hypothèses économiques, notamment:
    - hypothèses ayant servi à calculer les charges de retraites incluses dans les coûts fixés, notamment la description des réglementations nationales pertinentes sur les retraites et des réglementations sur la comptabilisation des retraites sur lesquelles se fondent les hypothèses, ainsi que des informations permettant de déterminer si des modifications de ces réglementations sont attendues;
    - hypothèses de taux d'intérêt pour les prêts destinés à financer la fourniture de services de navigation aérienne, y compris les montants, la durée et d'autres informations pertinentes sur les prêts et une explication concernant la moyenne pondérée des intérêts débiteurs utilisée pour calculer le coût du capital avant impôt et le coût du capital inclus dans les coûts fixés;
    - à des fins informatives uniquement, prévision d'inflation fondée sur l'indice des prix à la consommation (IPC) du Fonds monétaire international (FMI);
    - ajustements allant au-delà des dispositions des normes internationales d'information financière adoptées par l'Union en application du règlement (CE) n° 1126/2008 de la Commission <sup>(1)</sup>;
  - description et explication des ajustements découlant des exercices précédant la période de référence;
  - recensement et catégorisation des coûts fixés liés aux éléments de coût visés à l'article 28, paragraphe 3;
  - le cas échéant, description de toute restructuration importante prévue au cours de la période de référence;
  - le cas échéant, coûts de restructuration approuvés pour des périodes de référence précédentes et à recouvrer.
  - tableaux de déclaration et informations supplémentaires exigées aux annexes VII, IX et XI, qui doivent être joints au plan de performance;
- 3.4. ventilation des objectifs de performance fixés conformément aux points 2.1 et 3.1 a) de la partie 2 de l'annexe I au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne individuel couvert par le plan de performance et, en ce qui concerne les plans de performance définis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, montrant les contributions apportées par chaque prestataire concerné aux objectifs de performance au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- 3.5. Lorsqu'il n'existe pas d'objectif de performance à l'échelle de l'Union, description et explication de la manière dont les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB contribuent à améliorer les performances du réseau ATM européen.
- 3.6. Description et explication des interdépendances et des compromis entre les domaines de performance clés, y compris des hypothèses utilisées pour évaluer ces compromis.
4. INITIATIVES TRANSFRONTIÈRES ET MISE EN ŒUVRE DE SESAR
- 4.1. Description des initiatives de coopération transfrontières mises en œuvre ou devant être mises en œuvre, au niveau des prestataires de services de navigation aérienne, afin d'améliorer la fourniture de services de navigation aérienne. Recensement des gains de performance rendus possibles par ces initiatives dans les différents domaines de performance clés.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1126/2008 de la Commission du 3 novembre 2008 portant adoption de certaines normes comptables internationales conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 320 du 29.11.2008, p. 1).

- 4.2. Description des progrès récents et attendus concernant le déploiement des projets communs SESAR visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004 ainsi que des pratiques de gestion du changement liées aux plans de transition afin de réduire au minimum toute incidence négative des modifications sur la performance du réseau.
5. ACCORDS DE PARTAGE DU RISQUE LIÉ AU TRAFIC ET MÉCANISMES INCITATIFS
- 5.1. Pour chaque zone tarifaire concernée, description des valeurs définies des paramètres de partage du risque lié au trafic applicables conformément à l'article 27:
- a) indication de la fourchette applicable visée à l'article 27, paragraphe 2, et des critères de partage du risque lié au trafic visés à l'article 27, paragraphe 3;
  - b) si l'autorité de surveillance nationale adapte les valeurs des paramètres du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé au point a) conformément à l'article 27, paragraphe 5:
    - i) justification des valeurs définies des paramètres de partage du risque lié au trafic;
    - ii) description du processus de consultation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne portant sur la fixation des valeurs des paramètres de partage du risque lié au trafic et sur le résultat de cette consultation.
- 5.2. En ce qui concerne les mécanismes incitatifs applicables au cours de la période de référence conformément à l'article 11:
- a) description et justification des paramètres des mécanismes incitatifs définis conformément à l'article 11, paragraphe 3, y compris les valeurs pivots et le mécanisme de modulation des valeurs pivots le cas échéant;
  - b) indication des prestataires de services de navigation aérienne et des zones tarifaires soumis aux mécanismes incitatifs;
  - c) le cas échéant, description des mécanismes incitatifs supplémentaires visés à l'article 11, paragraphe 4.
6. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PERFORMANCE
- Description des processus que les autorités de surveillance nationales mettront en place afin:
- a) de suivre la mise en œuvre du plan de performance;
  - b) de remédier à une situation où les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.
-

## ANNEXE III

**MODÈLE POUR LE PLAN DE PERFORMANCE DU RÉSEAU VISÉ À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 5**

## 1. INTRODUCTION

- 1.1. Description de la situation, comprenant le champ d'application du plan de performance du réseau, les fonctions de réseau couvertes, les rôles et les responsabilités et d'autres informations générales pertinentes pour le plan.
- 1.2. Description des prévisions de trafic et du scénario macroéconomique étayant le plan de performance du réseau.
- 1.3. Description de la compatibilité du plan de performance du réseau avec le plan de réseau stratégique.
- 1.4. Description des résultats de la consultation des parties intéressées concernant le projet de plan de performance du réseau, y compris les points d'accord, les points de désaccord et leurs motifs et description des résultats de la consultation du comité de gestion du réseau.

## 2. VALEUR AJOUTÉE DU GESTIONNAIRE DE RÉSEAU

Domaines de coopération à l'appui des tâches et des activités des États membres, des blocs d'espace aérien fonctionnels, des prestataires de services de navigation aérienne, des aéroports, des usagers des espaces aériens civil et militaire.

Description des travaux du gestionnaire de réseau concernant:

- a) l'élaboration et l'harmonisation des concepts opérationnels régionaux et du réseau;
- b) le développement et l'harmonisation des projets de l'espace aérien fondés sur les priorités du réseau, y compris les initiatives transfrontières de conception de l'espace aérien;
- c) la réduction de l'utilisation inefficace du réseau de routes et de l'espace aérien disponible;
- d) le développement d'une gestion améliorée de l'espace aérien et des courants de trafic aérien et des processus de gestion des capacités;
- e) la planification harmonisée des capacités et la mesure des performances opérationnelles;
- f) le soutien des solutions au problème de pénurie des contrôleurs de la circulation aérienne sur l'ensemble du réseau;
- g) le renforcement de la coordination des zones techniques, y compris au niveau des FAB, et le traitement de l'interopérabilité technique entre les systèmes des prestataires de services de navigation aérienne, notamment avec les systèmes du gestionnaire de réseau;
- h) la contribution à la sécurité du réseau et la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration des performances locales en matière de sécurité.

## 3. OBJECTIFS ET MESURES DE PERFORMANCE

## 3.1. Performance en matière de sécurité du gestionnaire de réseau

- a) Objectif de performance pour le gestionnaire de réseau concernant l'efficacité de la gestion de la sécurité.
- b) Description des mesures mises en place par le gestionnaire de réseau afin d'atteindre cet objectif.
- c) Description des mesures mises en place par le gestionnaire de réseau afin de traiter les livraisons ATFM en surnombre.

## 3.2. Performance en matière d'efficacité économique du gestionnaire de réseau

- a) Description des mesures mises en place par le gestionnaire de réseau afin d'améliorer son efficacité économique.

## 3.3. Objectifs de performance spécifiques à chaque fonction de réseau

- a) Fonction de conception du réseau de routes européen (ERND):
  - i) objectifs de performance pour l'indicateur de performance clé défini au point 3.1 de la partie 3 de l'annexe I;

- ii) description et explication des mesures visant à atteindre les objectifs de performance pour la fonction ERND:
    - mesures relatives à la conception d'une structure efficiente de l'espace aérien;
    - mesures relatives à une meilleure utilisation de l'espace aérien par les parties intéressées opérationnelles;
    - mesures relatives à l'optimisation des vols;
  - iii) autres initiatives en matière d'efficacité des vols.
- b) Fonction de gestion des courants de trafic aérien (ATFM):
- i) objectifs de performance pour chaque indicateur de performance clé pertinent défini au point 4.1 de la partie 3 de l'annexe I;
  - ii) description et explication des mesures visant à atteindre les objectifs de performance pour la fonction ATFM:
    - initiatives et actions pour réduire le retard ATFM notamment les retards en fin de semaine, les retards dus aux conditions météorologiques, réduire au minimum les pénalités sur les vols individuels, l'efficacité de l'ATFM, les retards réactifs, les livraisons en surnombre;
    - dimension militaire du plan;
  - iii) autres initiatives en matière de capacité.
- c) Coordination des fonctions de ressources limitées:
- i) coordination de la fonction des radiofréquences:
    - description de l'appui aux capacités du réseau;
    - description des objectifs spécifiques;
  - ii) coordination de la fonction des codes de transpondeur radar:
    - description de l'appui à la sécurité du réseau;
    - description des objectifs spécifiques.
4. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PERFORMANCE DU RÉSEAU
- Description des mesures mises en place par le gestionnaire de réseau afin de:
- a) contribuer au suivi et à la préparation de rapports concernant la mise en œuvre du plan de performance du réseau;
  - b) remédier à une situation où les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence;
  - c) communiquer avec les autorités de surveillance nationales.
-

## ANNEXE IV

**CRITÈRES POUR L'ÉVALUATION DES PLANS ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE ÉTABLIS AU NIVEAU NATIONAL OU AU NIVEAU DES BLOCS D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNELS****1. ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE NATIONAUX OU DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE DES FAB****1.1. SÉCURITÉ****Efficacité de la gestion de la sécurité**

Compatibilité des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des FAB concernant le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, pour lesquels, pour chaque année civile de la période de référence, le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité est égal, ou supérieur, aux objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union.

**1.2. ENVIRONNEMENT****Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle**

Compatibilité des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des FAB avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de la période de référence, en comparant les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB avec les valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route définies dans la version la plus récente du plan d'amélioration du réseau de routes européen disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

Aux fins de ce paragraphe, la «valeur de référence de l'efficacité horizontale des vols en route» signifie la valeur estimée par le gestionnaire de réseau de l'efficacité des vols de la trajectoire réelle au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, en vue de garantir la réalisation de l'objectif à l'échelle de l'Union en matière d'efficacité horizontale des vols en route de la trajectoire réelle.

**1.3. CAPACITÉ****Retard ATFM moyen en route par vol**

Compatibilité des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des FAB avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de la période de référence, en comparant les objectifs de performance nationaux ou les objectifs de performance des FAB avec les valeurs de référence définies dans la version la plus récente du plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

**1.4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE****Coût unitaire fixé pour les services en route**

a) Compatibilité de la tendance du coût unitaire fixé au niveau de la zone tarifaire au cours de la période de référence avec la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union au cours de la même période, ces tendances étant exprimées sous la forme d'un pourcentage.

Aux fins du calcul de ces tendances, on utilise les valeurs des objectifs de performance applicables à l'échelle de l'Union et au niveau local et les valeurs de référence des coûts unitaires fixés visées à l'article 9, paragraphe 4, point a), et à l'article 10, paragraphe 2, point a).

b) Compatibilité de la tendance du coût unitaire fixé au niveau de la zone tarifaire pendant une durée incluant la période de référence couverte par le plan de performance et la période de référence précédente («tendance du coût unitaire fixé à long terme») avec la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pendant la même période, ces tendances étant exprimées en pourcentage.

La tendance du coût unitaire fixé à long terme au niveau de la zone tarifaire est calculée à l'aide du coût unitaire réel au niveau de la zone tarifaire pour l'année précédant le début de la période de référence précédente concernée.

c) Compatibilité du niveau de coût unitaire fixé: comparaison de la valeur de référence pour le coût unitaire fixé mentionné à l'article 10, paragraphe 2, point a), au niveau de la zone tarifaire concernée avec la valeur moyenne correspondante des zones tarifaires dans lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne bénéficient d'un environnement opérationnel et économique similaire, tel que défini à l'article 9, paragraphe 4, point c).

- d) Un écart par rapport aux critères visés aux points a) à c) peut être jugé nécessaire et proportionné afin de:
- i) permettre la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité définis au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, à condition que l'écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union soit uniquement dû à des coûts fixes supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité; ou
  - ii) mettre en œuvre des mesures de restructuration entraînant les coûts de restructuration visés à l'article 2, paragraphe 18, à condition que l'écart soit uniquement dû à ces coûts de restructuration et qu'une démonstration soit fournie dans le plan de performance du fait que les mesures de restructuration concernées apporteront un avantage financier net aux usagers de l'espace aérien au plus tard au cours de la période de référence suivante.

## 2. RÉVISION DES PROJETS DE PLAN DE PERFORMANCE

### 2.1. Éléments faisant l'objet de la révision:

- a) mesures pour atteindre les objectifs de performance nationaux ou des FAB dans chaque domaine de performance clé, comme mentionné au point 3.2 de l'annexe II;
- b) objectifs de performance nationaux ou des FAB concernant le retard ATFM moyen à l'arrivée par vol:
  - i) comparaison avec le niveau et la tendance des performances réelles au cours de la période de référence précédant la période de référence couverte par le plan de performance;
  - ii) au niveau de l'aéroport, comparaison des performances avec des aéroports similaires;
- c) objectifs de performance nationaux ou des FAB concernant les DUC pour services terminaux:
  - i) comparaison avec la tendance du coût unitaire fixé en route au niveau local;
  - ii) comparaison avec le niveau et la tendance des performances réelles au cours de la période de référence précédant la période de référence couverte par le plan de performance;
  - iii) au niveau de l'aéroport, comparaison des performances avec des aéroports similaires;
- d) facteurs et paramètres essentiels sous-tendant les objectifs de performance nationaux ou des FAB ou les performances dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique:
  - i) valeurs de référence et hypothèses sous-tendant la détermination des coûts fixes pour la première année de référence, par rapport aux coûts réels disponibles les plus récents;
  - ii) prévisions de trafic utilisées dans le plan de performance et, lorsque les prévisions sont différentes des prévisions de base du STATFOR, les justifications fournies;
  - iii) coût prévu du capital en ce qui concerne le niveau et la composition de l'actif réglementaire, ainsi que le coût prévu du coût du capital avant impôt, y compris le taux d'intérêt sur les dettes et le rendement des fonds propres;
  - iv) coûts fixes des investissements nouveaux et existants et justifications fournies pour les investissements importants;
  - v) charges de retraite fixées et hypothèses ayant servi à les calculer;
  - vi) hypothèses de taux d'intérêt pour les prêts destinés au financement de la fourniture de services de navigation aérienne, y compris les montants, la durée et les autres informations pertinentes sur les prêts, rapprochement avec la moyenne pondérée des intérêts débiteurs utilisée pour calculer le coût du capital avant impôt et le coût du capital inclus dans les coûts fixes;
  - vii) méthode utilisée pour la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux et justifications de toute modification apportée à la méthode par rapport à la période de référence précédente;
- e) valeurs des paramètres de partage du risque lié au trafic visées à l'article 27, paragraphes 2 et 3, et, si l'autorité nationale a adapté les valeurs pour ces paramètres en vertu de l'article 27, paragraphe 5, les justifications fournies pour ces valeurs;

- f) mécanismes incitatifs visés à l'article 11;
  - g) avantages et synergies en matière de performance favorisés par les initiatives de collaboration transfrontières, notamment la coopération au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou dans le cadre d'alliances sectorielles;
  - h) en ce qui concerne l'application d'un système de tarification simplifié visé à l'article 34, vérification du respect des critères visés à l'article 34, paragraphe 2.
-

## ANNEXE V

**CRITÈRES POUR L'ÉVALUATION DU PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DU RÉSEAU**

- a) Caractère complet du projet de plan de performance du réseau en ce qui concerne les éléments nécessaires à l'évaluation de la conformité aux exigences énumérées à l'article 10, paragraphe 5, et à l'annexe III;
  - b) exhaustivité des actions prises par le gestionnaire de réseau afin de contribuer à l'optimisation du réseau couvrant les actions énumérées au point 2 de l'annexe III;
  - c) compatibilité de l'objectif relatif à l'efficacité de la gestion de la sécurité par le gestionnaire de réseau avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, pour lequel, pour chaque année civile de la période de référence, le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité est égal, ou supérieur, aux objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union;
  - d) mesures d'amélioration de l'efficacité des vols découlant de la fonction de conception du réseau de routes européen;
  - e) retards ATFM en route évités grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et aux actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau;
  - f) retards ATFM à l'arrivée évités grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et aux actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau;
  - g) adéquation des mesures visant à atteindre les objectifs de performance pour les fonctions de réseau, notamment la pertinence des investissements et des dépenses en capital concernant le plan directeur ATM européen, les projets communs visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004 et le règlement (UE) n° 409/2013, et, le cas échéant, le plan de réseau stratégique.
-

## ANNEXE VI

**LISTE DES DONNÉES RELATIVES À LA PERFORMANCE DEVANT ÊTRE FOURNIES À LA COMMISSION POUR LE SUIVI DES PERFORMANCES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 36, PARAGRAPHE 1, ET À L'ARTICLE 37**

## 1. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LES AUTORITÉS DE SURVEILLANCE NATIONALES

## 1.1. Les autorités de surveillance nationales veillent à ce que les données suivantes soient fournies chaque mois:

- a) données utilisées et calculées par le gestionnaire de réseau telles que définies à l'annexe I et à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/123, y compris les plans de vol pour la circulation aérienne générale en IFR, l'itinéraire réel, les données de surveillance basées sur une fréquence des rapports de 30 secondes, les retards ATFM en route et à l'arrivée, les exemptions des régulations ATFM, le respect des créneaux horaires ATFM et la fréquence d'utilisation des routes conditionnelles.

## 1.2. Les autorités de surveillance nationales veillent à ce que les données suivantes soient fournies chaque année:

- a) événements liés à la sécurité en matière d'ATM;
- b) informations sur les recommandations de sécurité et les mesures correctrices prises sur la base des analyses ou enquêtes sur les incidents liés à l'ATM, conformément au règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>;
- c) informations collectées par les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les opérateurs de transport aérien au moyen de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent, portant au moins sur les incursions sur piste et le non-respect des minimums de séparation;
- d) tendances concernant, au moins, les cas de non-respect des minimums de séparation et les incursions sur piste dans toutes les unités de services de la circulation aérienne.

## 2. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

## 2.1. Les prestataires de services de navigation aérienne fournissent chaque année les éléments suivants:

- a) les données visées dans la spécification d'Eurocontrol intitulée «Spécification relative à la divulgation d'informations économiques», édition 2.6 du 31 décembre 2008 portant la référence EUROCONTROL-SPEC-0117 pour la fourniture de données jusqu'à l'année 2013 comprise, et édition 3.0 du 4 décembre 2012 pour la fourniture de données à partir de l'année 2014.

Ces données sont fournies avant le 15 juillet de l'année  $n + 1$ , à l'exception des données prévisionnelles qui sont fournies avant le 1<sup>er</sup> novembre de l'année  $n + 1$ ;

- b) informations nécessaires aux fins du suivi des indicateurs de performance clés et des indicateurs à utiliser pour le suivi visés aux points 1.1 et 1.2 de la partie 2 de l'annexe I;

Ces informations sont fournies avant le 1<sup>er</sup> février de chaque année;

- c) informations sur les événements liés à la sécurité collectées au moyen de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent;
- d) tendances concernant, au moins, le non-respect des minimums de séparation et les cas d'incursions sur piste dans toutes les unités de services de la circulation aérienne, issues à la fois des rapports volontaires et des systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent.

## 2.2. Les prestataires de services de navigation aérienne fournissent les données visées à l'article 4 sur demande.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

3. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS POUR LES AÉROPORTS COMPTANT AU MOINS 80 000 MOUVEMENTS DE TRANSPORT AÉRIEN IFR PAR AN

Les exploitants d'aéroport fournissent les données suivantes:

- a) les données visées au document de spécification d'EUROCONTROL intitulé «Flux de données des opérateurs des aéroports - Spécification des données», version 1.0, 2018.

Ces données sont communiquées tous les mois;

- b) informations sur les événements liés à la sécurité collectées au moyen de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent.

Ces données sont communiquées tous les ans.

4. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LES COORDONNATEURS D'AÉROPORTS

Les coordonnateurs des aéroports fournissent les données visées à l'article 4, paragraphe 8, points c) et d), du règlement (CEE) n° 95/93 deux fois par an, suivant les intervalles de temps visés à l'article 6 de ce règlement.

5. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LES USAGERS DE L'ESPACE AÉRIEN

Les usagers de l'espace aérien fournissent les données suivantes:

- a) les données visées au document de spécification d'EUROCONTROL intitulé «Flux de données des opérateurs de transport aérien - Spécification des données», version 1.0, 2018.

Ces données sont communiquées tous les mois;

- b) informations sur les événements liés à la sécurité collectées au moyen de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent.

Ces données sont communiquées tous les ans.

6. DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES PAR LE GESTIONNAIRE DE RÉSEAU

Chaque mois, le gestionnaire de réseau fournit les données nécessaires au suivi des indicateurs de performance clés et des indicateurs à utiliser pour le suivi visés aux points 2 et 3 de la partie 1 de l'annexe I, aux points 2 et 3 de la partie 2 de l'annexe I et à la partie 3 de l'annexe I.

---

## ANNEXE VII

**COÛTS FIXÉS ET RÉELS**

## 1. TABLEAU DE DÉCLARATION DES COÛTS TOTAUX ET COÛTS UNITAIRES

- 1.1. Un tableau de déclaration portant sur les coûts totaux et les coûts unitaires est rempli séparément pour chaque entité compétente supportant des coûts dans une zone tarifaire à l'aide du modèle figurant au tableau 1. De plus, un tableau de déclaration consolidé est rempli à l'aide du modèle figurant au tableau 1, en agrégeant les données issues des entités compétentes pour la zone tarifaire.

En ce qui concerne les services de navigation aérienne terminaux, un tableau de déclaration supplémentaire portant sur les coûts totaux et les coûts unitaires est rempli pour chaque aéroport soumis au présent règlement à l'aide du modèle figurant au tableau 1. Si les États membres décident d'appliquer les dispositions du présent règlement aux autres aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, les coûts pour ces aéroports peuvent être présentés dans un tableau consolidé à l'aide du modèle figurant au tableau 1, à l'exception des coûts totaux visés à la ligne 4.2 du modèle figurant au tableau 1, qui doivent être fournis séparément pour chaque aéroport.

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien de plus d'un État membre, un tableau de déclaration conjoint basé sur le modèle figurant au tableau 1 est rempli conformément aux exigences en matière de cohérence et d'uniformité visées à l'article 21, paragraphe 4.

- 1.2. Les tableaux de déclaration concernant les coûts totaux et les coûts unitaires visés au point 1.1 sont remplis dans le cadre du plan de performance pour chaque année civile de la période de référence et sont également remplis tous les ans afin de déclarer les coûts réels et le nombre réel d'unités de services. 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.

Tableau 1 - Coûts totaux et coûts unitaires

Nom de la zone tarifaire Monnaie Nom de l'entité	Coûts fixés - Plan de performance - Période de référence					Coûts réels - Période de référence				
	Ventilation des coûts									
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Ventilation par nature (en termes nominaux)</b>										
1.1 Personnel dont charges de retraite										
1.2 Autres coûts d'exploitation										
1.3 Amortissement										
1.4 Coût du capital										
1.5 Dépenses exceptionnelles										
<b>1.6 Coûts totaux</b>										
Total % n/n-1										
<b>2. Ventilation par service (en termes nominaux)</b>										
2.1 Gestion du trafic aérien										
2.2 Communication										
2.3 Navigation										
2.4 Surveillance										
2.5 Recherche et sauvetage										
2.6 Informations aéronautiques										
2.7 Services météorologiques										
2.8 Coûts de supervision										
2.9 Autres coûts publics										
<b>2.10 Coûts totaux</b>										
Total % n/n-1										
<b>3. Informations complémentaires (en termes nominaux)</b>										
<b>Moyenne de l'actif</b>										
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										
<b>Coût du capital %</b>										
3.5 Coût du capital avant impôt										
3.6 Rendement des capitaux propres										
3.7 Intérêts moyens sur la dette										
3.8 Part du financement issu des capitaux propres										
<b>Coûts des projets communs</b>										
3.9 Projets communs										
<b>Coûts des investissements nouveaux et existants</b>										
3.10 Amortissement										
3.11 Coût du capital										
3.12 Coût de location										
<b>Coûts Eurocontrol</b>										
3.13 Coûts Eurocontrol (EUR)										
3.14 Taux de change (le cas échéant)										
3.15 Coûts Eurocontrol (monnaie nationale)										
<b>4. Coûts totaux après déduction des coûts des services pour des vols exonérés (en termes nominaux)</b>										
4.1 Coûts des vols VFR exonérés										
<b>4.2 Total des coûts fixés/réels</b>										
<b>5. Indicateur de performance clé (IPC) du rapport coût-efficacité – Coût unitaire fixé/réel (en termes réels)</b>										
5.1 Inflation %										
5.2 Indice d'inflation (1)										
<b>5.3 Coûts totaux en termes réels (2)</b>										
Total % n/n-1										
<b>5.4 Total des unités de services</b>										
Total % n/n-1										
<b>5.5 Prix des coûts unitaires en termes réels (3)</b>										
Total % n/n-1										

Coûts et éléments de l'actif en '000 - Unités de services en '000

(1) Indice d'inflation - Base 100 à N-3

(2) Coûts fixés (plan de performance) et coûts réels en termes réels

(3) Coûts unitaires fixés (plan de performance) et coûts unitaires réels en termes réels

## 2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES TABLEAUX DE DÉCLARATION DES COÛTS TOTAUX ET COÛTS UNITAIRES

2.1. Les informations supplémentaires suivantes sont fournies, conjointement aux informations devant être incluses dans les tableaux de déclaration portant sur les coûts totaux et les coûts unitaires visés au point 1.1 avant le début d'une période de référence, dans le cadre du plan de performance:

- a) une 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) tel que modifié en dernier lieu, et une description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires;
- b) une 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 31, paragraphes 3 à 5;
- c) les critères utilisés pour répartir les coûts entre les services terminaux et les services en route, conformément à l'article 22, paragraphe 5;
- d) une répartition des coûts des services météorologiques entre les coûts directs et les coûts de prise en charge des installations et des services météorologiques, qui servent aussi les besoins météorologiques d'une manière générale («coûts MET de base»). Les coûts MET de base incluent les analyses et les prévisions générales, les réseaux d'observation de surface et d'altitude, les systèmes de communications météorologiques, les centres de traitement de données et le financement de la recherche, de la formation et de l'administration;
- e) une description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts météorologiques totaux et les coûts MET de base visés au point d) à l'aviation civile et les répartir entre zones tarifaires;
- f) pour chaque entité, une description de la composition de chaque élément des coûts fixés par nature et par service (points 1 et 2 du tableau 1), y compris une description des facteurs principaux expliquant les variations prévues au cours de la période de référence;
- g) pour chaque entité, une description et une justification de la méthode adoptée pour le calcul des coûts d'amortissement (point 1.3 du tableau 1): les coûts historiques ou les coûts réels visés au quatrième alinéa de l'article 22, paragraphe 4, et, lorsque la comptabilité en valeur actualisée est appliquée, la fourniture des données comparables sur les coûts historiques;
- h) pour chaque entité, une description des hypothèses utilisées pour chaque élément des informations complémentaires (point 3 du tableau 1), y compris une description des facteurs principaux expliquant les variations au cours de la période de référence;
- i) pour chaque entité, une description des hypothèses utilisées pour calculer le coût du capital (point 1.4 du tableau 1), y compris la composition de l'actif, le rendement des capitaux propres, les intérêts moyens sur la dette et la part du financement de l'actif au moyen de dettes et de fonds propres;
- j) une description des coûts fixés des projets communs (point 3.9 du tableau 1).

Toute modification apportée aux points a) à j) au cours de la période de référence doit être signalée conjointement avec les informations fournies conformément au point 2.2.

2.2. Les informations supplémentaires suivantes sont fournies tous les ans, conjointement aux informations devant être incluses dans les tableaux de déclaration portant sur les coûts totaux et les coûts unitaires visés au point 1.1:

- a) pour chaque entité et pour chaque élément de coût, une description des coûts réels déclarés et la différence entre ces coûts et les coûts fixés, pour chaque année de la période de référence;
- b) une description du nombre réel d'unités de services communiqué et de toute différence entre ces unités et les chiffres fournis par l'entité qui facture et perçoit les redevances ainsi que toute différence entre ces unités et les prévisions énoncées dans le plan de performance, pour chaque année de la période de référence;
- c) la ventilation des coûts réels des projets communs par projet distinct;
- d) une justification de la différence entre les coûts fixés et les coûts réels des investissements nouveaux et existants des prestataires de services de navigation aérienne, ainsi que de la différence entre la date d'entrée en service prévue et la date d'entrée en service réelle des actifs immobilisés financés par ces investissements pour chaque année de la période de référence;
- e) une description des projets d'investissement ajoutés, annulés ou remplacés au cours de la période de référence en ce qui concerne les projets d'investissements importants recensés dans le plan de performance et approuvés par l'autorité de surveillance nationale conformément à l'article 28, paragraphe 4.

## ANNEXE VIII

## EXIGENCES POUR LE CALCUL DES UNITÉS DE SERVICES EN ROUTE ET TERMINAUX VISÉ À L'ARTICLE 25

**1. Calcul des unités de services en route**

- 1.1. Les unités de services en route sont égales au produit des coefficients «distance» et «poids» pour le vol 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 31, paragraphes 3 à 5.
- 1.2. Le coefficient «distance» concernant une zone tarifaire donnée est égal au quotient par cent de la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, parcourue entre l'aérodrome de départ au sein de la zone tarifaire ou le point d'entrée dans cette zone et l'aérodrome d'arrivée au sein de la zone tarifaire ou le point de sortie de cette zone, selon la route réelle suivie telle qu'enregistrée par le gestionnaire de réseau.

La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

- 1.3. Le coefficient «poids», exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure dans le manuel de vol de l'aéronef.
- 1.4. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales certifiées au décollage pour un même aéronef, il est établi sur la base de la plus élevée.
- 1.5. Les exploitants d'aéronefs déclarent la composition de leur flotte et la masse maximale certifiée au décollage de chacun de leurs aéronefs à l'organisme chargé de la collecte des redevances dès qu'une modification survient et au moins une fois par an.

Lorsque le coefficient «poids» est inconnu, il est calculé en prenant le poids de l'aéronef le plus lourd connu du même type.

- 1.6. Lorsque les redevances sont facturées au niveau régional, les États membres peuvent adopter des modalités communes d'application.

**2. Calcul des unités de services terminaux**

- 2.1. L'unité de services terminaux est égale au coefficient «poids» de l'aéronef en question.
- 2.2. 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 certifiée au décollage la plus élevée de l'aéronef visée aux points 1.3 à 1.5 de l'annexe VIII, exprimée en tonnes métriques et affectée de l'exposant 0,7.

---

## ANNEXE IX

**TAUX UNITAIRES**

## 1. TABLEAUX DE DÉCLARATION SUR LE CALCUL DES TAUX UNITAIRES

Un tableau de déclaration portant sur le calcul des taux unitaires est rempli chaque année et séparément pour chaque entité compétente supportant des coûts dans une zone tarifaire à l'aide du modèle figurant au tableau 2. De plus, un tableau de déclaration consolidé est rempli chaque année à l'aide du modèle figurant au tableau 2, en agrégeant les données issues des entités compétentes pour la zone tarifaire.

## 2. TABLEAUX DE DÉCLARATION CONCERNANT LES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX AJUSTEMENTS

Un tableau de déclaration consolidé pour chaque zone tarifaire concernant les informations complémentaires relatives aux ajustements est rempli chaque année à l'aide du modèle figurant au tableau 3.

## 3. TABLEAUX DE DÉCLARATION CONCERNANT LES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES AUX PROJETS COMMUNS ET AUX REVENUS ISSUS DES PROGRAMMES D'ASSISTANCE DE L'UNION

Un tableau de déclaration consolidé pour chaque zone tarifaire concernant les informations complémentaires relatives aux projets communs et aux revenus issus des programmes d'assistance de l'Union est rempli chaque année à l'aide du modèle figurant au tableau 4.

Tableau 2 - Calcul du taux unitaire

Nom de la zone tarifaire Monnaie Nom de l'entité	Période de référence				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Tableau 2 A - Ajustements relatifs à l'année n</b>					
<b>A. Partage des coûts</b>					
<b>Coûts fixés</b>					
<b>1.1</b>	<b>Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR - Tableau 1 (art. 22)</b>				
<b>Calcul de l'ajustement de l'inflation</b>					
2.1	Coûts fixés soumis à l'ajustement de l'inflation				
2.2	Indice d'inflation prévu - Tableau 1				
2.3	Indice d'inflation réel - Tableau 1				
2.4	Indice d'inflation total réel/prévu (en %)				
<b>2.5</b>	<b>Ajustement de l'inflation relatif à l'année n (art. 26)</b>				
<b>Écarts entre les coûts fixés et réels visés à l'article 28, paragraphes 4 à 6</b>					
3.1	Investissements nouveaux et existants (art. 28, par. 4)				
3.3	Coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées (art. 28, par. 5)				
3.4	Coûts Eurocontrol (art. 28, par. 5)				
3.5	Charges de retraite (art. 28, par. 6)				
3.6	Intérêt sur les crédits (art. 28, par. 6)				
3.7	Modifications de la législation (art. 28, par. 6)				
<b>3.8</b>	<b>Écarts entre les coûts fixés et réels relatifs à l'année n (art. 28, par. 4 à 6)</b>				
<b>B. Partage du risque lié au trafic</b>					
<b>Ajustement du partage du risque lié au trafic</b>					
4.1	Coûts fixés soumis au partage du risque lié au trafic				
4.2	% d'écart mentionné à l'article 27, par. 2 et 5				
4.3	% de revenu supplémentaire restitué aux usagers mentionné à l'article 27, par. 3 et 5				
4.4	% de perte de revenu supporté par les usagers de l'espace aérien mentionné à l'article 27, par. 3 et 5				
4.5	% d'écart mentionné à l'article 27, par. 4				
4.6	Total des unités de services prévues (plan de performance)				
4.7	Total des unités de services réelles				
4.8	Total des unités de services réelles/prévues (en %)				
<b>4.9</b>	<b>Ajustement du partage du risque lié au trafic relatif à l'année n (art. 27, par. 2 à 5)</b>				
<b>Ajustements du trafic</b>					
5.1	Pour les coûts fixés non soumis au partage du risque lié au trafic (art. 27, par. 8)				
5.2	Ajustements du taux unitaire de l'année n non soumis au partage du risque lié au trafic (art. 27, par. 9)				
<b>5.3</b>	<b>Ajustement du partage du risque lié au trafic relatif à l'année n (art. 27, par. 8 et 9)</b>				
<b>C. Mécanismes d'incitation financière en matière de capacité et d'environnement</b>					
<b>Ajustements relatifs aux incitations financières</b>					
6.1	Incitations financières relatives à la capacité (art. 11, par. 3)				
6.2	Incitations financières relatives à l'environnement (art. 11, par. 4)				
6.3	Incitations financières supplémentaires relatives à la capacité (art. 11, par. 4)				
<b>6.4</b>	<b>Incitations financières relatives à l'année n (art. 11, par. 3 et 4)</b>				
<b>D. Autres ajustements</b>					
<b>Modulation des redevances</b>					
<b>7.1</b>	<b>Ajustement afin de garantir l'absence d'incidence sur les revenus pour la modulation des redevances pour l'année n (art. 32, par. 1)</b>				
<b>Révision du taux unitaire</b>					
8.1	Taux unitaire temporaire appliqué au cours de l'année n				
<b>8.2</b>	<b>Écart de revenu dû à l'application temporaire du taux unitaire au cours de l'année n (art. 29, par. 5)</b>				
<b>Financement croisé entre les zones tarifaires</b>					
<b>9.1</b>	<b>Financement croisé à destination (-) / en provenance (+) d'autres zones tarifaires relatif à l'année n</b>				
<b>Autres revenus</b>					
10.1	Programmes d'assistance de l'Union (art. 25, par. 3, point a)				
10.2	Financements publics nationaux (art. 25, par. 3, point a)				
10.3	Activités commerciales (art. 25, par. 3, point b)				
10.4	Revenus issus des contrats avec les exploitants d'aéroports (art. 25, par. 3, point c)				
<b>10.5</b>	<b>Total des autres revenus relatifs à l'année n (art. 25, par. 3)</b>				
<b>Application d'un taux unitaire plus bas</b>					
<b>11.1</b>	<b>Perte de revenus en raison de l'application d'un taux unitaire plus bas au cours de l'année n (art. 29, par. 6)</b>				
<b>12</b>	<b>Ajustements totaux relatifs à l'année n</b>				
<b>Tableau 2 B - Calcul du taux unitaire pour l'année n (1)</b>					
13.1	Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR - (art. 25, par. 2, point a)				
13.2	Ajustement à l'inflation: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, point b)				
13.3	Ajustement lié au partage du risque lié au trafic: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, point c)				
13.4	Écarts des coûts en vertu de l'art. 28, par. 4 à 6: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, point d)				
13.5	Incitations financières: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, point e)				
13.6	Modulation des redevances: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, point f)				
13.7	Ajustement du trafic: montants reportés à l'année n (art. 25, par. 2, points g et h)				
13.8	Autres revenus (art. 25, par. 2, point i)				
13.9	Financement croisé entre les zones tarifaires (art. 25, par. 2, point j)				
13.10	Écart de revenu dû à l'application temporaire du taux unitaire (art. 25, par. 2, point k)				
<b>13.11</b>	<b>Total général du calcul du taux unitaire de l'année n</b>				
<b>13.12</b>	<b>Total des unités de services prévues pour l'année n (plan de performance)</b>				
<b>13.13</b>	<b>Taux unitaire pour l'année n en vertu de l'art. 25, par. 2 (en monnaie nationale)</b>				
<b>13.14</b>	<b>Réduction en vertu de l'art. 29, par. 6, le cas échéant (en monnaie nationale)</b>				
<b>14</b>	<b>Taux unitaire applicable pour l'année n</b>				

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

(1) Y compris les ajustements liés aux périodes de référence précédentes (art. 25, par. 2, point l)

Tableau 3 - Informations complémentaires sur les ajustements

Nom de la zone tarifaire							
Informations complémentaires sur les ajustements	Montants	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Après période de référence
Ajustement de l'inflation année n							
Ajustement de l'inflation année n+1							
Ajustement de l'inflation année n+2							
Ajustement de l'inflation année n+3							
Ajustement de l'inflation année n+4							
<b>Total ajustement de l'inflation (art. 26)</b>							
Partage du risque lié au trafic année n							
Partage du risque lié au trafic année n+1							
Partage du risque lié au trafic année n+2							
Partage du risque lié au trafic année n+3							
Partage du risque lié au trafic année n+4							
<b>Total ajustement du partage du risque lié au trafic (art. 27, par. 2 à 5)</b>							
Écart dans les coûts des investissements année n							
Écart dans les coûts des investissements année n+1							
Écart dans les coûts des investissements année n+2							
Écart dans les coûts des investissements année n+3							
Écart dans les coûts des investissements année n+4							
<b>Total ajustement lié aux coûts des investissements (art. 28, par. 4)</b>							
Écart dans les coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées année n							
Écart dans les coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées année n+1							
Écart dans les coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées année n+2							
Écart dans les coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées année n+3							
Écart dans les coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées année n+4							
<b>Total ajustements liés aux coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées (art. 28, par. 5)</b>							
Écart dans les coûts Eurocontrol année n							
Écart dans les coûts Eurocontrol année n+1							
Écart dans les coûts Eurocontrol année n+2							
Écart dans les coûts Eurocontrol année n+3							
Écart dans les coûts Eurocontrol année n+4							
<b>Total ajustements liés aux coûts Eurocontrol (art. 28, par. 5)</b>							
Écart dans les charges de retraite année n							
Écart dans les charges de retraite année n+1							
Écart dans les charges de retraite année n+2							
Écart dans les charges de retraite année n+3							
Écart dans les charges de retraite année n+4							
<b>Total ajustement lié aux charges de retraite (art. 28, par. 6)</b>							
Écart dans les intérêts sur les crédits année n							
Écart dans les intérêts sur les crédits année n+1							
Écart dans les intérêts sur les crédits année n+2							
Écart dans les intérêts sur les crédits année n+3							
Écart dans les intérêts sur les crédits année n+4							
<b>Total ajustement lié aux intérêts sur les crédits (art. 28, par. 6)</b>							
Coûts liés aux modifications de la législation année n							
Coûts liés aux modifications de la législation année n+1							
Coûts liés aux modifications de la législation année n+2							
Coûts liés aux modifications de la législation année n+3							
Coûts liés aux modifications de la législation année n+4							
<b>Total ajustement lié aux modifications de la législation (art. 28, par. 6)</b>							
Incitations financières année n							
Incitations financières année n+1							
Incitations financières année n+2							
Incitations financières année n+3							
Incitations financières année n+4							
<b>Total incitations financières (art. 11, par. 3 et 4)</b>							
Modulation des redevances année n							
Modulation des redevances année n+1							
Modulation des redevances année n+2							
Modulation des redevances année n+3							
Modulation des redevances année n+4							
<b>Total ajustement lié à la modulation des redevances (art. 32, par. 1)</b>							
Ajustement du trafic année n							
Ajustement du trafic année n+1							
Ajustement du trafic année n+2							
Ajustement du trafic année n+3							
Ajustement du trafic année n+4							
<b>Total ajustement du trafic (art. 27, par. 8 et 9)</b>							

Revenus issus des programmes d'assistance de l'Union année n							
Revenus issus des programmes d'assistance de l'Union année n+1							
Revenus issus des programmes d'assistance de l'Union année n+2							
Revenus issus des programmes d'assistance de l'Union année n+3							
Revenus issus des programmes d'assistance de l'Union année n+4							
<b>Total revenus issus des programmes d'assistance de l'Union (art. 25, par. 3, point a)</b>							
Revenus issus de financements publics nationaux année n							
Revenus issus de financements publics nationaux année n+1							
Revenus issus de financements publics nationaux année n+2							
Revenus issus de financements publics nationaux année n+3							
Revenus issus de financements publics nationaux année n+4							
<b>Total revenus issus de financements publics nationaux (art. 25, par. 3, point a)</b>							
Revenus issus d'activités commerciales année n							
Revenus issus d'activités commerciales année n+1							
Revenus issus d'activités commerciales année n+2							
Revenus issus d'activités commerciales année n+3							
Revenus issus d'activités commerciales année n+4							
<b>Total revenus issus d'activités commerciales (art. 25, par. 3, point b)</b>							
Revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports année n							
Revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports année n+1							
Revenus issus de contrats conclus avec des opérateurs d'aéroports année n+2							
Revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports année n+3							
Revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports année n+4							
<b>Total revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports (art. 25, par. 3, point c)</b>							
Écart de revenus - révision du TU année n							
Écart de revenus - révision du TU année n+1							
Écart de revenus - révision du TU année n+2							
Écart de revenus - révision du TU année n+3							
Écart de revenus - révision du TU année n+4							
<b>Total écarts de revenus résultant de l'application temporaire du TU (art. 29, par. 5)</b>							

Montants en '000 (monnaie nationale)

Tableau 4 - Informations complémentaires sur les projets communs et les revenus issus des programmes d'assistance de l'Union attribués à la zone tarifaire

Nom de la zone tarifaire

Montants reçus

Référence du projet (selon la convention de subvention)	Intitulé du projet	Valeur du projet financé en '000 EUR		Montants accordés (selon la CS) en '000 EUR		Projet commun a/n	Montants réels reçus (zone tarifaire) en '000 EUR						
		Total	Pour la zone tarifaire	Total	Pour la zone tarifaire		Périodes de référence précédentes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
<b>Total en '000 EUR</b>													
<b>Total en '000 monnaie nationale</b>													

Montants remboursés aux usagers de l'espace aérien via d'autres revenus

Référence du projet (selon la convention de subvention)	Intitulé du projet	Montants retenus au titre des coûts administratifs pour la zone tarifaire en '000 EUR	Total à rembourser pour la zone tarifaire en '000 EUR	Montants remboursés aux usagers (zone tarifaire) en '000 monnaie nationale						
				Périodes de référence précédentes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Après période de référence
<b>Total en '000 EUR</b>										
<b>Total en '000 monnaie nationale</b>										

## 4. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES TABLEAUX DE DÉCLARATION VISÉES AUX POINTS 1, 2 ET 3

Les informations supplémentaires suivantes sont fournies conjointement aux informations devant être incluses dans les tableaux de déclaration portant sur le calcul des taux unitaires et sur les informations complémentaires relatives aux ajustements visées aux points 1 et 2:

- 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 les zones tarifaires;
- b) description de la politique d'exonération et description des moyens financiers destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations;
- c) description des ajustements découlant du mécanisme de partage du risque lié au trafic conformément à l'article 27;
- d) description des différences entre les coûts fixés et les coûts réels de l'année n résultant des modifications des coûts visées à l'article 28, paragraphe 3, y compris description des modifications visées à cet article;
- e) description des ajustements découlant des modifications imprévues des coûts, conformément à l'article 28, paragraphe 3 à 6.
- f) description des autres revenus éventuels, ventilés entre les différentes catégories mentionnées à l'article 25, paragraphe 3;
- g) description de l'application des mécanismes d'incitation financière visés à l'article 11, paragraphes 3 et 4, au cours de l'année n et des avantages et inconvénients financiers qui en résultent; description et explication de la modulation des redevances de navigation aérienne appliquée lors de l'année n en vertu de l'article 32, le cas échéant, et des ajustements qui en résultent.
- h) description des ajustements liés à l'application temporaire d'un taux unitaire en vertu de l'article 29, paragraphe 5;
- i) description du financement croisé entre les zones tarifaires de route ou entre les zones tarifaires terminales, en vertu de l'article 15, paragraphe 2, point e), du règlement (CE) n° 550/2004;
- j) informations sur l'application d'un taux unitaire inférieur, en vertu de l'article 29, paragraphe 6, au taux unitaire calculé conformément à l'article 25, paragraphe 2, et le mode de financement de l'écart de revenus;
- k) informations et répartition des ajustements liés aux périodes de référence précédentes ayant une incidence sur le calcul du taux unitaire.

Les informations supplémentaires suivantes sont fournies conjointement aux informations devant être incluses dans les tableaux de déclaration concernant les informations complémentaires relatives aux projets communs et aux revenus issus des programmes d'assistance de l'Union visées au point 3:

- l) informations concernant les coûts des projets communs et des autres projets financés répartis par projet distinct ainsi que les fonds publics octroyés par les autorités publiques pour ces projets.
-

## ANNEXE X

**CRITÈRES POUR ÉVALUER SI LA FOURNITURE DES SERVICES VISÉS À L'ARTICLE 35, PARAGRAPHE 1, EST SOUMISE À DES CONDITIONS DE MARCHÉ**

1. La mesure dans laquelle les prestataires de services de navigation aérienne peuvent librement choisir de proposer ces services ou de mettre fin à leur fourniture:
    - a) existence d'obstacles majeurs d'ordre juridique, économique ou autre qui empêcheraient un prestataire de services de proposer d'assurer ce type de services ou de continuer de les fournir;
    - b) portée, durée et valeur des contrats de service;
    - c) existence de procédures permettant de transférer, de l'opérateur en place à une autre partie, ou de mettre à la disposition de celle-ci d'une autre façon, les actifs corporels et incorporels, les droits de propriété intellectuelle et les membres du personnel.
  2. La 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 de services de navigation aérienne terminaux:
    - a) existence 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) existence d'un processus de consultation afin de prendre en considération les avis des usagers de l'espace aérien lors de la modification des modalités de la fourniture de services.
  3. La mesure dans laquelle il existe une structure et une concurrence de marché ou une perspective crédible de concurrence:
    - a) existence d'une procédure publique d'appel d'offres (non applicable en cas d'auto-prestation);
    - b) preuve de l'existence d'autres prestataires de services crédibles capables de participer 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. La mesure dans laquelle un prestataire de services de navigation aérienne terminaux ou de services CNS, MET et AIS ou de services de données ATM qui fournit également des services de navigation aérienne en route dispose de procédures de comptabilité et d'établissement de rapports distinctes.
  6. Pour les services de navigation aérienne terminaux, l'évaluation visée à la présente annexe est effectuée pour chaque aéroport, ou dans les groupes d'aéroports.
-

## ANNEXE XI

## TABLEAUX DE DÉCLARATION À L'APPUI DE L'ASSIETTE DE COÛTS ET DES TAUX UNITAIRES DEVANT ÊTRE FOURNIS À LA COMMISSION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 35, PARAGRAPHE 6

## 1. COÛTS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

## 1.1. Tableaux de déclaration

Les instructions suivantes sont suivies afin de communiquer les informations de déclaration dans les tableaux A et B:

- les tableaux sont remplis pour chaque zone tarifaire. Les coûts et les tarifs sont établis en monnaie nationale;
- pour le tableau A, les montants sont les montants réels pour les années (n - 5) à (n - 1), et les montants prévus à partir de l'année (n);
- pour le tableau B, le prix annuel reflète la valeur du contrat. L'unité de production prise en considération pour déterminer la valeur du contrat est décrite et indiquée dans le tableau par l'État membre concerné. En ce qui concerne les services de navigation aérienne terminaux, le tableau B est rempli séparément pour chaque aéroport dans lequel des services de navigation aérienne sont fournis selon des conditions de marché dans la zone tarifaire terminale.

Tableau A

Tableau A - Coûts totaux

Nom de la zone tarifaire										
Monnaie										
Organisation										
	Année n									
	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
<b>Ventilation par nature (en termes nominaux)</b>										
Personnel										
Autres coûts d'exploitation										
Amortissements										
Coût de capital										
Dépenses exceptionnelles										
<b>Coûts totaux</b>										

Tableau B

Tableau B - Prix annuel et prix unitaire

Nom de la zone tarifaire										
Monnaie										
Organisation										
	Année n									
	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Prix annuel (a)										
Unité de production (b)										
Prix unitaire										

a) Prix annuel en '000 monnaie nationale

b) Unité de production en <à préciser>

## 1.2. Informations supplémentaires

Les informations supplémentaires suivantes sont fournies avec les informations devant être incluses dans les tableaux A et B:

- a) description de l'unité de production utilisée dans le tableau B;
  - b) 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);
  - c) description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour les années  $(n - 5)$  à  $(n - 1)$  en ce qui concerne l'ensemble des données fournies dans les tableaux A et B;
  - d) description et explication des coûts et des investissements prévus sur cinq ans en ce qui concerne le trafic attendu;
  - e) description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés;
  - f) justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif;
  - g) description des sources de financement des services de navigation aérienne concernés pour chaque zone tarifaire dans laquelle les services sont soumis à des conditions de marché.
-

## ANNEXE XII

**ÉLÉMENTS ESSENTIELS POUR LES CONSULTATIONS VISÉES À L'ARTICLE 24, PARAGRAPHE 3, ET À L'ARTICLE 30, PARAGRAPHE 1**

1. La consultation visée à l'article 24, paragraphe 3, porte notamment sur les éléments essentiels suivants liés à la transparence des coûts:
    - a) coûts réels supportés au cours de l'année précédente et différence entre les coûts réels et les coûts fixés contenus dans le plan de performance;
    - b) modifications des coûts visées à l'article 28, paragraphe 3.
  2. La consultation visée à l'article 30, paragraphe 1, porte notamment sur les éléments essentiels suivants liés à la transparence des taux unitaires:
    - a) politique tarifaire, notamment le calendrier des ajustements aux taux unitaires et le financement croisé entre les zones tarifaires terminales;
    - b) évolution du trafic par rapport aux prévisions de trafic contenues dans le plan de performance;
    - c) application du mécanisme de partage du risque lié au trafic visé à l'article 27 et du ou des mécanismes incitatifs mis en œuvre en vertu de l'article 11;
    - d) le cas échéant, modifications prévues des zones tarifaires terminales conformément à l'article 21, paragraphe 5, point a);
    - e) le cas échéant, services dont la soumission aux conditions du marché est prévue conformément à l'article 35, paragraphe 3, point b).
-

## ANNEXE XIII

**EXIGENCES SPÉCIFIQUES CONCERNANT LES MÉCANISMES INCITATIFS VISÉS À L'ARTICLE 11, PARAGRAPHE 3****1. MODULATION DES VALEURS PIVOTS****1.1. Pour les services de navigation aérienne en route**

Lorsqu'une autorité de surveillance nationale décide d'appliquer un mécanisme de modulation des valeurs pivots de route conformément à l'article 11, paragraphe 3, points c) ii) et g) iii) et v), ce mécanisme de modulation peut suivre l'un des points ci-dessous ou les deux:

- a) entraîner des modifications significatives et imprévues du trafic qui doivent être prises en compte, auquel cas la valeur pivot pour l'année n se fonde sur la valeur de référence au niveau de chaque prestataire de services de navigation aérienne à compter de la version publiée en novembre de l'année n – 1 du plan de réseau opérationnel;
- b) limiter la portée des incitations afin de 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 aux événements spéciaux liés aux codes C, R, S, T, M et P du manuel de l'utilisateur ATFCM.

**1.2. Pour les services de navigation aérienne terminaux**

Lorsqu'une autorité de surveillance nationale décide d'appliquer un mécanisme de modulation des valeurs pivots terminaux conformément à l'article 11, paragraphe 3, points c) ii) et g) iii) et v), ce mécanisme de modulation peut suivre l'un des points ci-dessous ou les deux:

- a) entraîner des modifications significatives et imprévues du trafic qui doivent être prises en compte, auquel cas la valeur pivot pour l'année n est modulée sur la base de principes objectifs et transparents définis dans le plan de performance;
- b) limiter la portée des incitations afin de 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 aux événements spéciaux liés aux codes C, R, S, T, M et P du manuel de l'utilisateur ATFCM.

**2. CALCUL DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS FINANCIERS****2.1. Pour les services de navigation aérienne en route**

- a) L'avantage financier visé à l'article 11, paragraphe 3, point e), est calculé sous la forme d'un pourcentage des coûts fixes de l'année n et recouvré auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'une hausse du taux unitaire lors de l'année n + 2 lorsque l'écart du retard ATFM moyen par vol au cours de l'année n inférieur à la valeur pivot est supérieur en valeur absolue à la limite inférieure de la plage symétrique visée à l'article 11, paragraphe 3, point d).

Le pourcentage des coûts fixes évolue, entre la limite inférieure de la plage symétrique et le seuil d'alerte visé à l'article 9, paragraphe 4, point b) iii), selon une échelle mobile progressive comportant le pourcentage fixe maximal devant être appliqué lorsque l'écart du retard ATFM moyen par vol au cours de l'année n inférieur à la valeur pivot est supérieur ou égal en valeur absolue à la valeur du seuil d'alerte.

- b) L'inconvénient financier mentionné à l'article 11, paragraphe 3, point f), est calculé sous la forme d'un pourcentage des coûts fixes de l'année n et remboursé aux usagers de l'espace aérien au moyen d'une réduction du taux unitaire lors de l'année n + 2 lorsque l'écart du retard ATFM moyen par vol au cours de l'année n supérieur à la valeur pivot est supérieur en valeur absolue à la limite supérieure de la plage symétrique visée à l'article 11, paragraphe 3, point d).

Le pourcentage des coûts fixes évolue, entre la limite supérieure de la plage symétrique et le seuil d'alerte visé à l'article 9, paragraphe 4, point b) iii), selon une échelle mobile progressive comportant le pourcentage fixe maximal devant être appliqué lorsque l'écart du retard ATFM moyen par vol au cours de l'année n supérieur à la valeur pivot est supérieur ou égal en valeur absolue à la valeur du seuil d'alerte.

**2.2. Pour les services de navigation aérienne terminaux**

- a) L'avantage financier visé à l'article 11, paragraphe 3, point e), est calculé sous la forme d'un pourcentage des coûts fixes de l'année n et recouvré auprès des usagers de l'espace aérien au moyen d'une hausse du taux unitaire lors de l'année n + 2 lorsque le retard ATFM réel à l'arrivée par vol au cours de l'année n est inférieur à la limite inférieure de la plage symétrique visée à l'article 11, paragraphe 3, point d).

Le pourcentage des coûts fixes évolue, entre la limite inférieure de la plage symétrique et 50 % de la valeur pivot, selon une échelle mobile progressive comportant le pourcentage fixe maximal devant être appliqué lorsque le retard ATFM réel à l'arrivée par vol au cours de l'année n est inférieur ou égal à 50 % de la valeur pivot.

- b) L'inconvénient financier mentionné à l'article 11, paragraphe 3, point e), est calculé sous la forme d'un pourcentage des coûts fixés de l'année n et remboursé aux usagers de l'espace aérien au moyen d'une réduction du taux unitaire lors de l'année n + 2 lorsque le retard ATFM réel à l'arrivée par vol au cours de l'année n est supérieur à la limite supérieure de la plage symétrique visée à l'article 11, paragraphe 3, point d).

Le pourcentage des coûts fixés évolue, entre la limite supérieure de la plage symétrique et 150 % de la valeur pivot, selon une échelle mobile progressive comportant le pourcentage fixe maximal devant être appliqué lorsque le retard ATFM réel à l'arrivée par vol au cours de l'année n est supérieur ou égal à 150 % de la valeur pivot.

---