RÈGLEMENT (UE) Nº 1191/2010 DE LA COMMISSION

du 16 décembre 2010

modifiant le règlement (CE) nº 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») [1], et notamment son article 15, paragraphe 4,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») [2], et notamment son article 5, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 1794/2006 de la Commission [3] fixe les mesures nécessaires pour la création d'un système de tarification des services de navigation aérienne compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol. La mise au point d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne fournis au cours de toutes les phases du vol est cruciale pour la mise en œuvre du ciel unique européen. Ce système doit permettre d'améliorer la transparence en ce qui concerne la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, ainsi que l'efficacité économique de la fourniture des services de navigation aérienne. Il doit également renforcer l'efficacité des vols tout en maintenant un niveau optimal de sécurité, et favoriser la fourniture de services intégrés.

(2) Afin d'assurer l'efficacité de l'objectif global d'amélioration de l'efficacité économique des services de navigation aérienne, le système de tarification doit promouvoir l'amélioration de l'efficacité économique et de l'efficacité de l'exploitation, de manière à assurer la cohérence avec le plan directeur européen de gestion du trafic aérien et à soutenir sa mise en œuvre.

(3) Il convient d'actualiser le règlement (CE) nº 1794/2006 afin de traduire les conséquences financières du système de performance dans le système de tarification, particulièrement en ce qui concerne les mécanismes de partage des risques liés au coût et au trafic, ainsi que les mécanismes incitatifs décrits dans le règlement (UE) nº 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) nº 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne [4]. Il convient donc de modifier le règlement (CE) nº 1794/2006 en conséquence.

(4) Il convient de prévoir des dispositions appropriées afin d'assurer une transition harmonieuse vers le système de tarification actualisé.

(5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) nº 1794/2006

Le règlement (CE) nº 1794/2006 est modifié comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement fixe les mesures nécessaires pour la création d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.».

b) Les paragraphes 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

«5. Sous réserve de l'article premier, paragraphe 3, troisième phrase, du règlement (UE) nº 691/2010 de la Commission (*), les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne fournis dans les aéroports où ont lieu moins de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges de passagers.

Les États membres informent la Commission de cette décision. La Commission publie périodiquement une liste actualisée des aéroports dans lesquels les États membres ont décidé de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.
[2] JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.
[3] JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.
[4] JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

6. En ce qui concerne les services de navigation aérienne fournis dans les aéroports où ont lieu moins de 150 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges de passagers, les États membres peuvent décider, avant chaque période de référence visée à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) nº 549/2004, de ne pas:

a) calculer les coûts fixés conformément à l'article 6 du présent règlement

b) calculer les redevances pour services terminaux conformément à l'article 11 du présent règlement et

c) fixer de taux unitaires pour services terminaux visés à l'article 13 du présent règlement.

Le premier alinéa s'applique sans préjudice de l'application des principes visés aux articles 14 et 15 du règlement (CE) nº 550/2004, et sous réserve de l'article premier, paragraphe 3, troisième phrase, du règlement (UE) nº 691/2010.

Les États membres qui décident de ne pas appliquer les dispositions énumérées au premier alinéa procèdent à une évaluation détaillée de la mesure dans laquelle les conditions énoncées à l'annexe I du présent règlement, sont remplies. Cette évaluation comprend une consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Ces États membres soumettent à la Commission un rapport détaillé de l'évaluation visée au troisième alinéa. Ce rapport est étayé par des éléments de preuve, comprend le résultat de la consultation des usagers et expose en détail les raisons qui motivent les conclusions de l'État membre.

Après avoir consulté l'État membre concerné, la Commission peut décider que les conditions énoncées à l'annexe I du présent règlement ne sont pas remplies et peut, au plus tard deux mois après la réception du rapport, demander à l'État membre concerné de procéder à nouveau à l'évaluation dans des conditions révisées,.

Lorsque la Commission prend une telle décision, elle indique les parties de l'évaluation qui doivent être révisées et pour quelles raisons.

Lorsque la Commission a demandé une évaluation révisée, l'État membre concerné soumet un rapport sur les conclusions de cette évaluation révisée au plus tard deux mois après la réception de la demande de la Commission.

Le rapport final est rendu public et est valable pour la durée de la période de référence concernée.

(*) JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.».

2) A l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

«h) "coûts fixés": les coûts fixés d'avance par les États membres, visés à l'article 15, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) nº 550/2004;

i) "période de référence": la période de référence pour le système de performance prévue à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) nº 549/2004;

j) "mouvements de transport aérien commerciaux": la moyenne de l'ensemble des décollages et des atterrissages effectués pour le transport aérien commercial au cours des trois années précédant l'adoption des plans de performance visés à l'article 12 du règlement (UE) nº 691/2010;

k) "autres revenus": les revenus reçus des pouvoirs publics ou les revenus provenant d'activités commerciales ou, dans le cas des taux unitaires pour services terminaux, les revenus engendrés dans le cadre de contrats ou d'accords entre prestataires de services de navigation aérienne et exploitants d'aéroport dont bénéficient les prestataires de services de navigation aérienne en ce qui concerne le niveau des taux unitaires.»

3) A l'article 3, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le système de tarification est soumis aux principes énoncés à l'article 15 du règlement (CE) nº 550/2004.

2. Les coûts fixés des services de navigation aérienne de route sont financés par des redevances de route imposées aux usagers des services de navigation aérienne conformément aux dispositions du chapitre III, ou par d'autres revenus.

3. Les coûts fixés des services de navigation aérienne terminaux sont financés par des redevances pour services terminaux imposées aux usagers des services de navigation aérienne conformément aux dispositions du chapitre III, ou par d'autres revenus. Ceux-ci peuvent inclure des subventions croisées accordées conformément au droit de l'Union.»

4) A l'article 4 les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Une zone tarifaire de route s'étend du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur. Les États membres peuvent établir une zone spécifique dans des régions terminales complexes à l'intérieur d'une zone tarifaire.

4. Si des zones tarifaires s'étendent sur l'espace aérien de plus d'un État membre, ce qui peut être une conséquence de la création d'une zone tarifaire commune dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés garantissent dans toute la mesure du possible, que le présent règlement est appliqué de manière cohérente et uniforme à l'espace aérien concerné.

Lorsque l'application uniforme du présent règlement à l'espace aérien concerné n'est pas possible, les États membres informent les usagers de manière transparente des différences dans l'application du présent règlement et notifient ces différences à la Commission et à Eurocontrol.».

5) A l'article 5 les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les États membres peuvent établir les coûts suivants comme coûts fixés, conformément à l'article 15, paragraphe 2, point a) du règlement (CE) nº 550/2004 lorsqu'ils sont supportés suite à la fourniture de services de navigation aérienne:

a) les coûts supportés par les autorités nationales concernées;

b) les coûts supportés par les entités qualifiées visées à l'article 3 du règlement (CE) nº 550/2004;

c) les coûts découlant d'accords internationaux.

3. Conformément à l'article 15 *bis*, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 550/2004, sans préjudice d'autres sources de financement et dans le respect du droit de l'Union, une partie des revenus provenant des redevances peut être utilisée pour financer des projets communs pour des fonctions liées au réseau qui revêtent une importance particulière pour l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en Europe. Dans ce cas, les États membres garantissent qu'une comptabilité complète et transparente est mise en place afin que les utilisateurs de l'espace aérien ne soient pas facturés deux fois. Les coûts fixés qui financent le projet commun sont clairement identifiés, conformément à l'annexe II.»

6) L'article 6 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les coûts fixés et les coûts réels comprennent les coûts liés aux services, installations et activités éligibles visés à l'article 5 du présent règlement et établis conformément aux exigences comptables énoncées à l'article 12 du règlement (CE) nº 550/2004.

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

Sans préjudice des articles 16 et 18 du règlement (UE) nº 691/2010, les coûts fixés sont fixés avant le début de chaque période de référence, dans le cadre des plans de performance visés à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004 et à l'article 10, paragraphe 3, point b), du règlement (UE) nº 691/2010, pour chaque année civile de la période de référence; ils sont exprimés en termes réels et en termes nominaux. Les taux unitaires sont calculés sur la base des coûts exprimés en termes nominaux. Pour chaque année de la période de référence, la différence entre les coûts fixés exprimés en termes nominaux préalablement à la période de référence et les coûts fixés, ajustés sur la base de l'inflation réelle constatée par la Commission (Eurostat) pour l'année concernée, est reportée au plus tard à l'année n+2.

Les coûts fixés et les coûts réels sont exprimés en monnaie nationale. Lorsqu'une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été établie pour un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés assurent la conversion des coûts nationaux en euros, ou dans la monnaie nationale de l'un des États membres concernés, afin de permettre le calcul transparent du taux unitaire unique en application de l'article 13, paragraphe 1 , premier alinéa du présent règlement. Ces États membres en informent la Commission et Eurocontrol.».

b) Le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) Le deuxième alinéa, est remplacé par le texte suivant:

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

ii) Les quatrième et cinquième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

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

Le coût du capital est égal au produit:

a) de la somme de la valeur comptable nette moyenne des actifs immobilisés et des ajustements éventuels du total des actifs, tels que déterminés par les autorités de surveillance nationales et utilisés par le prestataire de services de navigation aérienne qui sont en exploitation ou en construction, et de la valeur moyenne des actifs courants nets, à l'exclusion des comptes porteurs d'intérêts, nécessaires pour la fourniture de services de navigation aérienne; et

b) de la moyenne pondérée du taux d'intérêt sur les dettes et du rendement des fonds propres. Pour les prestataires de services de navigation aérienne sans fonds propres, la moyenne pondérée est calculée sur la base d'un rendement appliqué à la différence entre le total des actifs visé au point a) et les dettes.

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

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

c) Au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Aux fins du cinquième alinéa du paragraphe 2, les facteurs de pondération sont fondés sur la part du financement au moyen de dettes ou au moyen de fonds propres. Le taux d'intérêt sur les dettes est égal au taux d'intérêt moyen sur les dettes du prestataire de services de navigation aérienne. Le rendement des fonds propres est basé sur le risque financier réel supporté par le prestataire de services de navigation aérienne.».

7) A l'article 7, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs à l'intérieur d'une certaine distance d'un aéroport sur la base des besoins opérationnels. Aux fins du point b) du premier alinéa, les États membres définissent, avant le début de chaque période de référence et pour chaque aéroport, les critères utilisés pour répartir les coûts entre services en route et services terminaux et en informent la Commission.».

8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Transparence des coûts et du mécanisme de tarification

1. Au plus tard six mois avant le début de chaque période de référence, les États membres, proposent aux représentants des usagers de l'espace aérien de les consulter sur les coûts fixés, les investissements prévus, les prévisions en matière d'unités de services, la politique de tarification et les taux unitaires qui en résultent et sont assistés de leurs prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres mettent de façon transparente à disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission et, le cas échéant, d'Eurocontrol, leurs coûts au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, établis conformément à l'article 5 et leurs taux unitaires.

Pendant la période de référence, les États membres proposent une fois par an aux représentants des usagers de l'espace aérien de les consulter sur tout écart par rapport aux prévisions, et notamment sur:

a) le trafic et les coûts réels par rapport au trafic et aux coûts fixés prévus;

b) la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque établi à l'article 11 *bis*;

c) les systèmes d'incitation visés à l'article 12.

Cette consultation peut être organisée sur une base régionale. Les représentants des usagers de l'espace aérien conservent le droit de demander l'organisation de consultations supplémentaires. Les usagers sont également consultés systématiquement à la suite de l'activation d'un mécanisme d'alerte provoquant une révision du taux unitaire.

2. Les informations visées au paragraphe 1 sont basées sur les tableaux de déclaration et modalités exposés dans les annexes II et VI, ou, lorsqu'un État membre au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels a décidé de ne pas calculer les coûts fixés ou les redevances pour services terminaux ou de ne pas fixer de taux unitaires pour services terminaux conformément à l'article 1er, paragraphe 6, les informations visées au paragraphe 1 sont basées sur les tableaux de déclaration et modalités énoncés dans l'annexe III. La documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission, d'Eurocontrol et des autorités de surveillance nationales trois semaines avant la réunion de consultation. Pour la consultation annuelle visée au deuxième alinéa du paragraphe 1, la documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien, de la Commission, d'Eurocontrol et des autorités de surveillance nationales chaque année, au plus tard le 1er novembre.».

9) L'article 9 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point c), est remplacé par le texte suivant:

«c) les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, le monarque régnant et sa proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, cette exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou une remarque adéquate sur le plan de vol;».

b) Le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) le premier alinéa est supprimé

ii) dans le deuxième alinéa, la phrase liminaire est remplacée par le texte suivant:

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

10) Les articles 10 et 11 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 10

Calcul des redevances de route

1. Sans préjudice de la possibilité prévue par l'article 3, paragraphe 2, de financer les services de navigation aérienne en route par d'autres revenus, la redevance de route pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est égale au produit du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services de route pour le vol concerné.

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

Article 11

Calcul des redevances pour services terminaux

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

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

11) L'article 11 *bis* suivant est inséré:

«*Article 11* bis

Partage du risque

1. Le présent article établit les mécanismes de partage des risques liés au trafic et aux coûts. Il s'applique conformément aux principes énoncés à l'article 11 du règlement (UE) nº 691/2010.

2. Les coûts suivants ne sont pas soumis au partage du risque lié au trafic et sont recouvrés indépendamment de l'évolution du trafic:

a) les coûts fixés déterminés conformément à l'article 5, paragraphe 2, à l'exception des accords relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne transfrontaliers;

b) les coûts fixés des prestataires de services météorologiques;

c) les reports autorisés d'une année ou d'une période de référence précédente et les bonus ou les malus découlant des mesures d'incitation;

d) les excédents ou déficits de recouvrement dus aux variations de trafic, qui sont recouvrés au plus tard dans le courant de l'année n+2.

En outre, les États membres peuvent exempter du partage du risque lié au trafic les coûts fixés des prestataires de services de navigation aérienne qui ont reçu l'autorisation de fournir des services de navigation aérienne sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 550/2004.

3. Lorsque, sur une année donnée, le nombre réel d'unités de services n'est pas supérieur ou inférieur de plus de 2 % aux prévisions établies au début de la période de référence, le revenu supplémentaire ou la perte de revenu du prestataire de services de navigation aérienne en ce qui concerne les coûts fixés n'est pas reporté.

4. Lorsque, sur une année donnée n, le nombre réel d'unités de services est supérieur de plus de 2 % aux prévisions établies au début de la période de référence, 70 % au minimum du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés sont reversés aux usagers de l'espace aérien au plus tard dans le courant de l'année n+2.

Lorsque, sur une année donnée n, le nombre réel d'unités de services est inférieur de plus de 2 % aux prévisions établies au début de la période de référence, 70 % au maximum de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 2 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés sont supportés par les usagers de l'espace aérien, en principe au plus tard dans le courant de l'année n+2. Les États membres peuvent toutefois décider d'étaler le report de ce type de perte de revenu sur plusieurs années afin de maintenir la stabilité du taux unitaire.

5. La répartition du risque lié au trafic, visée au paragraphe 4 est fixée par le plan de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels pour l'ensemble de la période de référence, après la consultation visée à l'article 8.

6. Lorsque, sur une année donnée n, le nombre réel d'unités de services est inférieur à 90 % des prévisions établies au début de la période de référence, le montant total de la perte de revenu supportée par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés est supporté par les usagers de l'espace aérien, en principe au plus tard dans le courant de l'année n+2. Les États membres peuvent toutefois décider d'étaler le report de ce type de perte de revenu sur plusieurs années afin de maintenir la stabilité du taux unitaire.

Lorsque, sur une année donnée n, le nombre réel d'unités de services est supérieur à 110 % des prévisions établies au début de la période de référence, le montant total du revenu supplémentaire perçu par le ou les prestataires de services de navigation aérienne concernés au-delà de 10 % de la différence entre le nombre réel d'unités de services et les prévisions en ce qui concerne les coûts fixés est reversé aux usagers de l'espace aérien dans le courant de l'année n+2.

7. Les prestataires de services de navigation aérienne qui ne possèdent pas de fonds propres, ou dont les fonds propres ne dépassent pas 5 % du total du passif au 31 décembre 2011, peuvent être exonérés du partage du risque lié au trafic pendant la première période de référence, afin de permettre de réduire la part du financement par l'emprunt. Ces prestataires de services de navigation aérienne exonérés du partage du risque lié au trafic sont mentionnés dans le plan de performance soumis pour examen par la Commission et figurent parmi les informations supplémentaires à communiquer conformément à l'annexe II. Les États membres décrivent et motivent les mesures prévues pour réduire la part du financement par l'emprunt, ainsi que les délais fixés.

8. Les principes suivants s'appliquent au partage de risque lié aux coûts:

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

b) lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est supportée par le prestataire de services de navigation aérienne, l'État membre ou l'entité qualifiée concerné(e) sans préjudice de l'activation d'un mécanisme d'alerte conformément à l'article 18 du règlement (UE) nº 691/2010.

c) les points a) et b) peuvent ne pas s'appliquer à la différence entre les coûts réels et les coûts fixés qui peut être considérée comme étant hors du contrôle des prestataires de services de navigation aérienne, des États membres et des entités qualifiées à la suite:

i) de modifications imprévues des réglementations nationales sur les retraites et des réglementations sur la comptabilisation des retraites;

ii) de modifications imprévues du droit fiscal national;

iii) d'éléments de coût imprévus et nouveaux qui ne figurent pas dans le plan de performance national mais qui répondent à des obligations légales;

iv) de modifications imprévues des coûts ou des revenus, découlant d'accords internationaux;

v) de modifications significatives des taux d'intérêt appliqués aux crédits

Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 1, troisième alinéa, une liste de facteurs de coûts incontrôlables est établie par les autorités de surveillance nationales à partir de la liste établie aux points i) à v) du premier alinéa et figure dans le plan de performance.

Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont inférieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est reversée aux usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la période de référence suivante.

Lorsque, sur l'ensemble de la période de référence, les coûts réels sont supérieurs aux coûts fixés déterminés au début de la période de référence, la différence qui en découle est répercutée sur les usagers de l'espace aérien au moyen d'un report à la période suivante. Les autorités de surveillance nationales concernées marquent leur accord explicite au report après s'être assurées que:

i) la variation des coûts réels par rapport aux coûts fixés est réellement due à des évolutions sur lesquelles le prestataire de services de navigation aérienne, l'État membre ou l'entité qualifiée concerné n'a pas de prise;

ii) la variation des coûts à répercuter sur les usagers est spécifiquement identifiée et classée.

Le montant reporté est mentionné par facteur et est décrit dans les informations supplémentaires à communiquer conformément à l'annexe VI.».

12) A l'article 12, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, peuvent mettre en place ou approuver des systèmes d'incitation sur une base non discriminatoire et transparente, pour favoriser l'amélioration de la fourniture de services de navigation aérienne ou la réduction de l'incidence de l'aviation sur l'environnement, et qui entraînent un calcul différent des redevances en vertu des paragraphes 2 et 3. Ces mesures d'incitation peuvent s'appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne ou aux usagers de l'espace aérien.

2. Conformément à l'article 11 du règlement (UE) nº 691/2010, les États membres, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, peuvent adopter des mesures d'incitation financières en vue de la réalisation des objectifs de performance par leurs prestataires de services de navigation aérienne. Le taux unitaire peut être adapté afin de prévoir des bonus ou des malus suivant le niveau réel de performance du prestataire de services de navigation aérienne au regard de l'objectif visé. De tels bonus ou malus ne sont appliqués que si les variations de performance ont des incidences notables sur les usagers. Le niveau applicable des bonus et des malus est proportionné aux objectifs à atteindre et aux résultats obtenus. Les niveaux de variation de performance et le niveau applicable des bonus et des malus sont déterminés après la proposition de consultation visée à l'article 8 et fixés par le plan de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Lorsqu'un État membre décide d'appliquer un système d'incitation aux usagers de services de navigation aérienne, il module, après la proposition de consultation visée à l'article 8, les redevances dues par ces usagers afin de refléter les efforts qu'ils ont déployés notamment pour:

a) optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne;

b) réduire l'incidence de l'aviation sur l'environnement;

c) réduire les coûts globaux des services de navigation aérienne et accroître leur efficacité, notamment en diminuant ou en modulant les redevances liées aux équipements embarqués qui accroissent les capacités, ou en compensant les inconvénients résultant du choix d'itinéraires moins encombrés;

d) accélérer le déploiement des capacités du programme SESAR/ATM.».

13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) Les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres s'assurent que des taux unitaires sont fixés pour chaque zone tarifaire sur une base annuelle.

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

2. Conformément à l'article 11, paragraphe 4, point e), du règlement (CE) nº 549/2004 et à l'article 18 du règlement (UE) nº 691/2010, les taux unitaires peuvent être révisés dans le courant de l'année en cas d'activation d'un mécanisme d'alerte.».

b) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Pour la première année de la période de référence, les taux unitaires sont calculés sur la base du plan de performance communiqué par l'État membre ou le bloc d'espace aérien fonctionnel concerné le 1er novembre de l'année précédant le début de la période de référence. Lorsque des plans de performance sont adoptés après le 1er novembre de l'année précédant le début de la période de référence, les taux unitaires sont recalculés, le cas échéant, sur la base du plan final adopté ou des mesures correctives applicables.».

14) A l'article 14 le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 et un taux unitaire administratif permettant de rémunérer les coûts de facturation et de perception peut être ajouté au taux unitaire concerné.».

15) L'article 15 est supprimé.

16) A l'article 17 la partie introductive du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

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

17) L'article 17 *bis* suivant est inséré:

«*Article 17* bis –

Réexamen

Le réexamen par la Commission du système de performance, visé à l'article 24 du règlement (UE) nº 691/2010, couvre le mécanisme de partage du risque établi à l'article 11 *bis* du présent règlement, les systèmes d'incitation établies conformément à l'article 12 du présent règlement, et leur incidence et efficacité dans la poursuite des objectifs de performance fixés.».

18) Les annexes I à VI sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Dispositions transitoires

Les États membres dont les réglementations nationales, déjà existantes avant le 8 juillet 2010, établissent une réduction du taux unitaire allant au-delà des objectifs fixés à l'échelle de l'Union conformément au règlement (UE) nº 691/2010, peuvent exempter leurs prestataires de services de navigation aérienne de l'application de l'article 11 *bis*, paragraphe 3. Cette exemption est applicable pour la période pendant laquelle les réglementations nationales réduisent le taux unitaire, mais sans dépasser la fin de la première période de référence en 2014. Les États membres informent la Commission et Eurocontrol de ces exemptions.

Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du règlement (CE) Nº 1794/2006, tel que modifié par le présent règlement, en ce qui concerne les redevances pour services terminaux jusqu'au 31 décembre 2014. Ils en informent la Commission. Lorsque les États membres excluent les redevances pour services terminaux de l'application des dispositions dudit règlement, la totalité des coûts liés à la fourniture de services terminaux de navigation aérienne peut être recouvrée jusqu'au 31 décembre 2014.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Il commence à s'appliquer aux coûts, redevances et taux unitaires liés aux services de navigation aérienne à partir de l'année 2012.

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

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 2010.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

Les annexes I à VI sont modifiées comme suit:

1) À l'annexe I, le point 5 suivant est ajouté:

«5. Lorsqu'il y a plus de 150 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, l'évaluation visée aux points 1 à 4 est effectuée pour chaque aéroport.».

2) L'annexe II est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE II*

Transparence des coûts

1. TABLEAU DE DÉCLARATION

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

Un tableau consolidé est rempli pour tous les aéroports soumis aux dispositions du présent règlement.

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

Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts sont établis conformément au plan d'entreprise exigé par le certificat et sont communiqués dans la monnaie dans laquelle ils sont établis conformément à l'article 6, paragraphe 1, quatrième alinéa.

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

Tableau 1 : Coûts totaux

Zone tarifaire Entité	Période de référence: N - (N+4)

	Coûts fixés					Coûts réels				
Ventilation des coûts	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Ventilation par nature (en termes nominaux)										
Personnel										
Autres coûts d'exploitation										
Amortissements										
Coût du capital										
Dépenses exceptionnelles										
Coûts totaux										
Total % n/n-1										
Personnel % n/n-1										
Autres expl. % n/n-1										
Ventilation par service (en termes nominaux)										
Gestion de la circulation aérienne (ATM)										
Communications										
Navigation										
Surveillance										
Recherche et sauvetage										
Informations aéronautiques										
Services météorologiques										
Coûts de contrôle										
Autres coûts à la charge des pouvoirs publics										
Coûts totaux										
Total % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
Informations complémentaires sur le coût du capital et le coût des projets communs (en termes nominaux)										
Moyenne de l'actif										
Valeur comptable nette actifs immobilisés										
Ajustements du total des actifs										
Actifs courants nets										
Total de l'actif										
Coût du capital %										
Coût du capital avant impôt %										
Rendement des fonds propres %										
Intérêts moyens sur la dette %										
Coût des projets communs										
Projet commun 1										
Informations complémentaires sur l'inflation et sur les coûts totaux en termes réels										
Inflation % (1)										
Coûts totaux en termes réels (2)										
Total % n/n-1										
Déduction des coûts imputés aux vols VFR exonérés (en termes nominaux)										
Coûts totaux										
Coûts des vols VFR exonérés										
Coûts totaux après déduction (3)										

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

(1) Inflation prévue utilisée pour déterminer les coûts fixés en termes nominaux – inflation réelle constatée par EUROSTAT

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

(3) Coûts fixés (après déduction des coûts des vols VFR) reportés à l'annexe II (en termes nominaux)

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

— description de la méthode utilisée pour répartir les coûts d'installations ou de services entre les différents services de navigation aérienne, sur la base de la liste d'installations et de services figurant dans le plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe (doc. 7754) et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires;

— description et explication de la méthode adoptée pour le calcul des coûts d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, transmission des données comparables sur les coûts historiques;

— justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif, les ajustements éventuels du total des actifs et le rendement des fonds propres;

— description du total des coûts fixés pour chaque aéroport soumis aux dispositions du présent règlement pour chaque zone tarifaire terminale; pour les aéroports où la moyenne annuelle des mouvements de transport aérien commerciaux a été inférieure à 20 000 au cours des trois années antérieures, les coûts peuvent être présentés sous forme agrégée;

— définition des critères utilisés pour répartir les coûts entre services en route et services terminaux pour chaque aéroport réglementé;

— répartition des coûts des services météorologiques entre les coûts directs et les "coûts MET de base" définis comme les coûts de prise en charge des installations et des services météorologiques, qui servent aussi les besoins météorologiques d'une manière générale. Il s'agit, notamment, des analyses et des prévisions générales, des réseaux d'observation de surface et d'altitude, des systèmes de communications météorologiques, des centres de traitement de données et du financement de la recherche, de la formation et de l'administration;

— description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts MET totaux et les coûts MET de base à l'aviation civile et les répartir entre zones tarifaires;

— comme précisé au point 1, dix-huit mois avant le début d'une période de référence, description des prévisions de coûts et de trafic communiquées;

— chaque année de la période de référence, description des coûts réels communiqués et de leur différence par rapport aux coûts fixés.».

3) À l'annexe III, le point 1.2. est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Informations supplémentaires

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

— 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);

— description et explication des différences entre les montants prévus et réels non confidentiels pour l'année (n-1);

— description et explication des coûts et des investissements non confidentiels prévus sur cinq ans en ce qui concerne le trafic attendu;

— description et explication de la méthode adoptée pour le calcul des coûts d'amortissement: méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés;

— justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif, les ajustements éventuels du total des actifs et le rendement des fonds propres.».

4) L'annexe IV est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE IV*

Calcul des unités de services et des taux unitaires en route

1. Calcul des unités de services en route

1.1 L'unité de services en route est égale au produit des coefficients "distance" et "poids" de l'aéronef en question.

1.2 Le coefficient "distance" est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, conformément au dernier plan de vol déposé par l'aéronef concerné pour la gestion des flux de trafic aérien.

1.3 Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans une zone tarifaire sont identiques, le coefficient "distance" est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.

1.4 La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué sur le territoire d'un État membre.

1.5 Le coefficient "poids", exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante du nombre exprimant la mesure de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure sur le certificat de navigabilité ou sur tout autre document officiel fourni par l'exploitant de l'aéronef. Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient "poids" est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Lorsqu'un exploitant dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient "poids" pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur la base de la moyenne des masses maximales au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué au moins une fois par an.

2. Calcul des taux unitaires en route

2.1 Le taux unitaire en route est calculé avant le début de chaque année de la période de référence.

2.2 Il est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services en route pour l'année concernée la somme algébrique des éléments suivants:

i) les coûts fixés de l'année concernée;

ii) l'application de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visée à l'article 6, paragraphe 1;

iii) les reports découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié au trafic visé à l'article 11 *bis*, paragraphes 2 à 7;

iv) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié aux coûts visé à l'article 11 *bis*, paragraphe 8;

v) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financières visées à l'article 12, paragraphe 2;

vi) pour les deux premières périodes de référence, les excédents ou déficits de recouvrement supportés par les États membres jusqu'à l'année 2011 incluse;

vii) une déduction des coûts des vols VFR identifiés à l'article 7, paragraphe 4.».

5) L'annexe V est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE V*

Calcul des unités de services terminaux et des taux unitaires pour services termonaux

1. Calcul des unités de services terminaux

1.1 L'unité de services terminaux est égale au coefficient "poids" de l'aéronef en question.

1.2 Le coefficient "poids", exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au quotient par cinquante du nombre exprimant la mesure de la masse maximale au décollage la plus élevée de l'aéronef visée au point 1.5 de l'annexe IV, exprimée en tonnes métriques et affectée de l'exposant 0,7. Toutefois, durant une période transitoire de cinq ans après le calcul du premier taux unitaire pour services terminaux en vertu du présent règlement, cet exposant est compris entre 0,5 et 0,9.

2. Calcul des taux unitaires pour services terminaux

2.1 Le taux unitaire pour services terminaux est calculé avant le début de chaque année de la période de référence.

2.2 Il est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services terminaux pour l'année concernée la somme algébrique des éléments suivants:

i) les coûts fixés de l'année concernée;

ii) l'application de la différence entre l'inflation prévue et l'inflation réelle visée à l'article 6, paragraphe 1;

iii) les reports découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié au trafic visé à l'article 11 *bis*, paragraphes 2 à 7;

iv) les reports de la période de référence précédente découlant de la mise en œuvre du partage du risque lié au x coûts visé à l'article 11 *bis*, paragraphe 8;

v) les bonus et les malus découlant des mesures d'incitation financières visées à l'article 12, paragraphe 2;

vi) pour les deux premières périodes de référence, les excédents ou déficits de recouvrement supportés par les États membres jusqu'à l'année précédant l'application du présent règlement aux redevances pour services terminaux;

vii) une déduction des coûts des vols VFR identifiés à l'article 7, paragraphe 4.».

6) L'annexe VI est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE VI*

Mécanisme de tarification

1. TABLEAU DE DÉCLARATION

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

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

Tableau 2: Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire Entité	Période de référence: N - (N+4)

Calcul du taux unitaire	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Coûts fixés en termes nominaux et réévaluation de l'inflation					
Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR (report de l'annexe II)					
Taux d'inflation réel constaté par EUROSTAT - Annexe II					
Taux d'inflation prévu - Annexe II					
Réévaluation det l'inflation (art. 6, par. 1): montant de l'année n à reporter					
2. Unités de services totales prévues et réelles					
Unités de services totales prévues (plan de performance)					
Unités de services totales réelles					
Unités de services totales réelles/prévues (en %)					
3. Coûts soumis au partage du risque de trafic (PSNA)					
Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR (report de l'annexe II)					
Réévaluation de l'inflation (art. 6, par. 1): montant reporté à l'année n					
Trafic [art. 11 *bis*, par. 2]: montants reportés à l'année n					
Partage du risque lié au trafic [art. 11 *bis*, par. 2 à 7]: revenus suppl. reportés à l'année n					
Partage du risque lié au trafic [art. 11 *bis*, par. 2 à 7]: pertes de revenu reportées à l'année n					
Coûts incontrôlables [art. 11 *bis*, par. 8, pt c)]: montants reportés à l'année n					
Bonus ou malus selon la performance [art. 12, par. 2]					
Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement ([1]) : montants reportés à l'année n					
Total du calcul du taux unitaire de l'année n					
Partage du risque lié au trafic [art. 11 *bis*, par. 2 à 7]: revenus suppl. de l'année n à reporter					
Partage du risque lié au trafic [art. 11 *bis*, par. 2 à 7]: pertes de revenu de l'année n à reporter					
Paramètres pour le partage du risque lié au trafic					
% revenus suppl. reversés aux usagers à l'année n+2 [art. 11 bis, par. 4, 1er alinéa]					
% pertes de revenu supportées par les usagers [art. 11 bis, par. 4, 2ème alinéa]					
4. Coûts non soumis au partage du risque de trafic [art. 11 *bis*, par. 2]					
Coûts fixés en termes nominaux - hors vols VFR (report de l'annexe II)					
Réévaluation de l'inflation (art. 6, par. 1): montant reporté à l'année n					
Trafic [art. 11 *bis*, par. 2]: montants reportés à l'année n					
Coûts incontrôlables [art. 11 *bis*, par. 8, pt c)]: montants reportés à l'année n					
Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement ([1]): montants reportés à l'année n					
Total du calcul du taux unitaire de l'année n					
5. Autres revenus - taux unitaire appliqué (en monnaie nationale)					
Revenus provenant d'autres sources [art. 3]					
Total général du calcul du taux unitaire de l'année n					
Taux unitaire de l'année n (en monnaie nationale)					
Élément PSNA du taux unitaire					
Élément MET du taux unitaire					
Élément ASN-État du taux unitaire					
Taux unitaire de l'année n qui aurait été appliqué en l'absence d'autres revenus					

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

([1]) Annexe IV-V, point 2.2 vi) - Excédents ou déficits de recouvrement supportés jusqu'à l'année de l'entrée en vigueur du présent règlement

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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

— description des différentes zones tarifaires et justification de leur établissement, notamment en ce qui concerne les zones tarifaires terminales et les subventions croisées potentielles entre aéroports;

— description et explication du calcul des unités de services payantes prévues;

— description de la politique d'exonération et description des moyens financiers destinés à couvrir les coûts liés à ces exonérations;

— description des reports des excédents ou déficits de recouvrement supportés par les États membres jusqu'à l'année 2011 pour les redevances de route et jusqu'à l'année précédant l'application du présent règlement pour les redevances pour services terminaux;

— description des déficits de recouvrement reportés conformément à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, deuxième alinéa;

— description par facteur des montants reportés de la période de référence précédente conformément à l'article 11 *bis*, paragraphe 8, point c);

— description des autres revenus éventuels;

— description de la formule utilisée pour le calcul des redevances pour services terminaux;

— description et explication des mesures d'incitation appliquées aux usagers des services de navigation aérienne.».