

**Principes d'établissement de l'assiette
des coûts pour les redevances de route et
principes de calcul des taux unitaires**

EUROCONTROL

Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances de route et principes de calcul des taux unitaires

[Texte approuvé par la Commission élargie le 28 novembre 2019
et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020]

(Le présent document remplace le doc. n° 18.60.01 de janvier 2018)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	2
1.1. Politique commune	2
1.2. Zones tarifaires	2
1.3. Options concernant le calcul du taux unitaire	3
1.3.1. Méthode de recouvrement intégral des coûts	3
1.3.2. Méthode des coûts fixés	3
1.4. Transparence des coûts et du mécanisme de tarification	3
1.5. Consultation des représentants des usagers de l'espace aérien	4
1.6. Mesures d'incitation	5
2. PRINCIPES COMPTABLES ET COÛTS	5
2.1. Principes de comptabilité générale	5
2.2. Dispositions générales relatives aux coûts	6
2.3. Coûts : ventilation par nature	7
2.3.1. Coûts de personnel	7
2.3.2. Coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel	7
2.3.3. Amortissement	8
2.3.4. Coût du capital	9
2.3.5. Coûts exceptionnels	10
2.4. Coûts : ventilation par service	10
2.4.1. Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)	10
2.4.2. Coûts de communications	10
2.4.3. Coûts de navigation	10
2.4.4. Coûts de surveillance	10
2.4.5. Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)	10
2.4.6. Coûts de l'information aéronautique	10
2.4.7. Coûts des services météorologiques (coûts MET)	11
2.4.8. Coûts de contrôle	11
2.4.9. Autres coûts à la charge des pouvoirs publics	11
2.5. Ventilation des coûts	12
3. CALCUL DU TAUX UNITAIRE	13
3.1. Dispositions générales	13
3.2. Méthode de recouvrement intégral des coûts	13
3.2.1. Calcul des taux unitaires en route	13
3.2.2. Mécanisme correcteur	14
3.2.3. Modification du taux unitaire	14
3.3. Méthode des coûts fixés	14
3.3.1. Calcul des taux unitaires en route	14
3.3.2. Ajustement au titre de l'inflation	14
3.3.3. Mécanisme de partage du risque lié au trafic	16
3.3.4. Mécanisme de partage du risque lié aux coûts	17
3.3.5. Consultation	18
3.4. Mesures d'incitation	19
3.4.1. Mesures d'incitation destinées aux prestataires de services de navigation aérienne	19

3.4.2.	Mesures d'incitation destinées aux usagers de l'espace aérien (modulation des redevances de route)	19
3.5.	Calcul du taux unitaire administratif régional	20
3.6.	Vols exonérés	21
3.7.	Dispositions particulières	21
3.7.1.	Système de tarification simplifié	21
3.7.2.	Services CNS, MET et AIS et services liés aux données ATM soumis à des conditions de marché	22
3.8.	Inflation élevée	23
3.9.	Calcul du taux unitaire en euros	24
4.	CONTRÔLE DU RESPECT DES PRINCIPES	24
4.1.	Recours	24
4.2.	Examen des redevances	24
5.	MESURES D'EXÉCUTION	25
6.	APPLICABILITÉ	25

ANNEXES

Annexe I :	Tableaux de déclaration types - Méthode de recouvrement intégral des coûts	26
Annexe II :	Tableaux de déclaration types - Méthode des coûts fixés	32
Annexe III :	Exigences spécifiques en matière de transparence pour les services de route soumis aux conditions du marché	41

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1. Politique commune

Les États parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route (États contractants) sont convenus d'adopter une politique commune pour le calcul des redevances et de l'assiette des coûts correspondante.

À cet effet, les États contractants ont adopté le texte ci-après des « Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances de route et principes de calcul des taux unitaires » (ci-après dénommés « les Principes »).

Ces Principes sont fondés sur ceux exposés dans la « Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne » (document OACI 9082) ainsi que dans le « Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne » (document OACI 9161) - versions en vigueur - sous réserve de toute modification apportée pour tenir compte d'autres méthodes propres au Système de redevances de route d'EUROCONTROL.

Les États contractants veillent à ce que les montants perçus pour leur compte soient utilisés pour financer les coûts des services de route fixés conformément aux présents Principes.

Les États contractants qui appliquent les règles adoptées par l'Union européenne sur le système de performance et de tarification du ciel unique européen sont réputés respecter les règles adoptées par EUROCONTROL en la matière.

1.2. Zones tarifaires

1.2.1. Les États contractants établissent dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité des zones tarifaires de route dans lesquelles des services de route sont fournis aux usagers de l'espace aérien.

1.2.2. 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 contractant. Les États contractants consultent les représentants des usagers de l'espace aérien concernés avant la création ou la modification des zones tarifaires.

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

1.2.4. Si des zones tarifaires s'étendent sur l'espace aérien de plus d'un État contractant, les États contractants concernés assurent la cohérence et l'uniformité de l'application des présents Principes à l'espace aérien concerné, et en informent EUROCONTROL.

1.2.5. Les États contractants établissent les assiettes des coûts, les prévisions en matière d'unités de services et les taux unitaires pour chaque zone tarifaire.

1.3. Options concernant le calcul du taux unitaire

Il existe deux méthodes possibles de calcul des taux unitaires : l'une fondée sur le recouvrement intégral des coûts (ci-après dénommée « méthode de recouvrement intégral des coûts ») et l'autre fondée sur le recouvrement des coûts fixés (ci-après dénommée « méthode des coûts fixés »).

Les États contractants établissent leur assiette des coûts afin de prendre en compte les coûts du système de navigation aérienne de route relevant de leur compétence conformément à l'une des deux méthodes décrites ci-dessous.

1.3.1. Méthode de recouvrement intégral des coûts

Le calcul des redevances de route pour l'année « n » est effectué sur la base des estimations de coûts et de trafic pour cette année-là. Un mécanisme correcteur est appliqué afin que seuls les coûts réels du service soient en fin de compte recouverts. Ce mécanisme est décrit au paragraphe 3.2.2.

Les États contractants optant pour la méthode de recouvrement intégral des coûts établissent des comptes prévisionnels d'exploitation pour calculer le taux unitaire de l'année « n », de telle manière que les coûts au titre de l'année « n » soient fixés en fonction des coûts réels disponibles pour le dernier exercice financier achevé (année « n - 2 »), actualisés en fonction des données disponibles, et notamment des prévisions budgétaires relatives aux années « n - 1 » et « n ». Des mesures adéquates doivent être prises pour éviter que les coûts ne soient comptés deux fois.

1.3.2. Méthode des coûts fixés

Le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien correspond au coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne. Les coûts fixés sont les coûts fixés par les États contractants au niveau de la zone tarifaire.

Les coûts fixés sont établis avant le début de chaque période de référence dans le cadre du plan de performance et précisés pour chaque année civile composant cette période en valeurs réelles et en valeurs nominales.

La période de référence couvre un minimum de trois années et un maximum de cinq années.

Les États contractants peuvent décider de réviser les plans de performance.

Les États contractants ne modifient pas les zones tarifaires de route au cours d'une période de référence.

1.4. Transparence des coûts et du mécanisme de tarification

1.4.1. Les États contractants établissent les assiettes des coûts dans chaque zone tarifaire de manière transparente.

1.4.2. Sans préjudice du paragraphe 1.4.3 et/ou du paragraphe 3.7.2, les États contractants établissent leur assiette des coûts dans leur monnaie nationale.

- 1.4.3. Lorsqu'une zone tarifaire commune à taux unitaire unique a été établie, les États contractants concernés assurent la conversion des coûts nationaux en euros ou dans la monnaie nationale de l'un des États concernés, afin de permettre le calcul transparent du taux unitaire unique. Ils informent le cas échéant EUROCONTROL de la monnaie applicable.
- 1.4.4. Les États contractants communiquent les données au Service central des redevances de route (SCRR) d'EUROCONTROL conformément aux tableaux types figurant aux annexes I et II. Les premières estimations sont communiquées au plus tard le 1^{er} juin de chaque année. Les données définitives sont communiquées au plus tard le 1^{er} novembre de chaque année.
- 1.4.5. Les États contractants s'assurent que des taux unitaires sont fixés pour chaque zone tarifaire sur une base annuelle.
- 1.4.6. Pour les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts, les coûts couvrent la période allant jusqu'à l'année « n + 4 ».
- 1.4.7. Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, les données couvrent la période de référence courante.

1.5. Consultation des représentants des usagers de l'espace aérien

- 1.5.1. Les États contractants s'assurent que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés sur la politique de tarification à intervalles réguliers. À cette fin, ils leur fournissent les informations nécessaires sur le mécanisme de tarification qu'ils utilisent, comme le prévoient les annexes I et II, et ils organisent une séance de consultation efficace et transparente pour présenter ces informations, en présence des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

La documentation nécessaire, à l'exclusion de toute information de nature confidentielle, est mise à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL au plus tard trois semaines avant la séance de consultation.

- 1.5.2. Les États contractants et/ou les prestataires de services de navigation aérienne organisent un échange d'informations sur l'assiette des coûts, les investissements projetés et le trafic attendu avec les représentants des usagers de l'espace aérien, à leur demande. Ils mettent alors de façon transparente à la disposition des représentants des usagers de l'espace aérien et d'EUROCONTROL leurs coûts respectifs établis conformément aux Principes.

Les informations de nature non confidentielle visées ci-dessus reposent sur les tableaux et modalités contenus dans les annexes I et II (tableaux de déclaration 1 et 2 et informations supplémentaires).

- 1.5.3. Les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés par le Comité élargi pour les redevances de route sur les premières estimations et les données définitives de l'assiette des coûts de l'année « n » ainsi que sur toute modification des Principes. Chaque année, la documentation nécessaire est mise à la disposition des représentants des usagers au plus tard le 1^{er} juin et d'EUROCONTROL au plus tard le 1^{er} novembre.

- 1.5.4. Les dispositions des paragraphes ci-dessus s'appliquent également à toute révision du taux unitaire apportée en cours d'année. Les États contractants concernés s'assurent que les représentants des usagers de l'espace aérien sont consultés au sein du Comité élargi sur l'assiette des coûts et le taux unitaire révisés estimés.

1.6. Mesures d'incitation

Les États contractants peuvent établir ou approuver des systèmes d'incitation qui consistent en l'octroi d'avantages ou de désavantages financiers appliqués sur une base non discriminatoire et transparente, pour soutenir des améliorations dans la fourniture de services de route, et qui entraînent un calcul différent des redevances en vertu de ce qui suit. Ces mesures d'incitation peuvent s'appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne (coûts fixés uniquement) et/ou aux usagers de l'espace aérien.

Les États contractants surveillent la bonne mise en œuvre de la modulation des redevances de navigation aérienne par les prestataires de services de navigation aérienne.

2. PRINCIPES COMPTABLES ET COÛTS

2.1. Principes de comptabilité générale

- 2.1.1. Les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers. Ces comptes sont conformes aux normes comptables internationales / normes internationales d'information financière (IAS/IFRS). Lorsque, en raison de son statut juridique, le prestataire de services ne peut se conformer entièrement aux normes comptables internationales, l'État contractant veille à ce que le prestataire y parvienne dans toute la mesure possible.
- 2.1.2. En tout état de cause, les États contractants veillent à ce que les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et soient régulièrement soumis à un audit indépendant.
- 2.1.3. Lorsque les prestataires de services de navigation aérienne offrent un ensemble de services, les États contractants veillent à ce que ces prestataires déterminent, dans leur comptabilité interne, les coûts et les recettes correspondant aux services de route, ventilés conformément aux présents Principes et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne, comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.
- 2.1.4. Les États contractants désignent les autorités compétentes qui ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services fournissant des services de route dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.
- 2.1.5. La période comptable s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

2.2. Dispositions générales relatives aux coûts

- 2.2.1. Les redevances de route reflètent les coûts supportés directement ou indirectement pour la fourniture de services de route. Les coûts des services de route sont financés au moyen des redevances de route imposées aux usagers des services de route et/ou d'autres revenus le cas échéant, sans préjudice du financement des coûts des services de route que les prestataires de services de navigation aérienne ont fournis aux vols exonérés.

Les États contractants peuvent décider que les fonds publics obtenus des autorités publiques par les prestataires de services de navigation aérienne sont à déduire des coûts fixés en tant qu'« autres revenus ».

Les États contractants peuvent décider que les revenus générés par les activités commerciales de prestataires de services de navigation aérienne sont à déduire des coûts fixés en tant qu'« autres revenus ».

Les revenus provenant de redevances de route fixées conformément aux Principes ne sont pas utilisés pour financer les activités commerciales de prestataires de services de navigation aérienne.

- 2.2.2. Il est tenu compte de l'ensemble des installations et services de navigation aérienne de route dont chaque État contractant a la charge en vertu des accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI et des plans régionaux de navigation aérienne correspondants, qui servent de base à l'établissement des plans nationaux. Il s'ensuit que seuls peuvent être inclus les installations et services fournis à la circulation civile et militaire opérant conformément à la réglementation OACI (circulation aérienne générale : CAG). Les États contractants sont tenus d'appliquer les Principes à tous les prestataires d'installations et de services de navigation aérienne dont les coûts sont inclus dans leur assiette des coûts.

- 2.2.3. Ces prestataires établissent les coûts supportés pour fournir des services de route en ce qui concerne les installations et les services prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI applicable, dans les zones tarifaires de route relevant de leur responsabilité. Ces coûts comprennent les frais généraux, la formation, les études, les essais ainsi que la recherche et le développement consacrés à ces services.

- 2.2.4. Les États contractants peuvent établir les coûts suivants lorsqu'ils sont supportés dans le cadre de la fourniture de services de route :

- a. coûts supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées, à savoir celles qui agissent au nom de ces autorités compétentes ;
- b. coûts découlant d'accords internationaux, c'est-à-dire les coûts découlant de la Convention EUROCONTROL (ci-après dénommés « coûts EUROCONTROL »), à l'exception, dans le contexte des présents Principes, des coûts du Centre de contrôle de Maastricht.

- 2.2.5. Les coûts des services, des installations et des activités admissibles sont calculés d'une manière cohérente avec les comptes visés au paragraphe 2.1 pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre. Cependant, les effets non récurrents résultant de la mise en œuvre des IAS/IFRS peuvent être étalés sur une période de quinze ans au maximum.

2.2.6. Tout ajustement en sus des dispositions des IAS/IFRS est spécifié dans les informations supplémentaires à fournir conformément à l'annexe I ou à l'annexe II.

2.2.7. Les coûts liés à la fourniture de services de route incluent les éventuels taxes et droits de douane non récupérables. Ils sont calculés déduction faite des revenus accessoires.

Dans ce cas, les données détaillées et les chiffres sont fournis dans les informations supplémentaires.

2.2.8. Ces coûts sont ventilés en coûts de personnel, coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel, charges d'amortissement, coûts du capital et coûts exceptionnels, y compris les taxes et droits de douane non récupérables, et tous les autres coûts connexes.

2.2.9. L'ensemble des dispositions des Principes relatifs à l'établissement des coûts s'applique mutatis mutandis aux coûts réels.

2.3. Coûts : ventilation par nature

2.3.1. Coûts de personnel

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 prudentes sont détaillées dans les informations supplémentaires.

2.3.2. Coûts d'exploitation autres que les coûts de personnel

Les autres coûts d'exploitation comprennent les coûts supportés pour l'achat de biens et de services utilisés pour fournir des services de route, notamment les services externalisés, les matières, l'énergie, les services publics et les loyers, les équipements et les installations, l'entretien, les frais d'assurance et les frais de déplacement. Lorsqu'un prestataire de services de la circulation aérienne achète d'autres services de route, il inclut les dépenses effectives afférentes à ces services dans ses autres coûts d'exploitation.

Les coûts d'exploitation comprennent :

- a. les coûts de location des liaisons terrestres ;
- b. les coûts de location des terrains, bâtiments et autres installations, y compris les taxes et autres charges, le cas échéant ;
- c. les coûts des services généraux, y compris l'eau, le chauffage et toutes les alimentations en énergie ;
- d. les coûts de location des lignes de communication ;
- e. les coûts de réparation et de maintenance, à l'exclusion du coût du personnel interne, mais y compris le coût des équipements non immobilisés, comme les pièces de rechange ou d'autres petits éléments passés en charges ;
- f. les coûts de fonctionnement d'autres moyens d'appui technique et opérationnel, y compris l'appui administratif et juridique ainsi que les services de consultance et d'audit ;

- g. les coûts du logiciel d'application, à moins qu'ils ne soient considérés comme un investissement.

2.3.3. Amortissement

- 2.3.3.1. Les actifs immobilisés (biens corporels et incorporels) comprennent les équipements et les bâtiments, y compris les travaux d'aménagement des lieux, les terrains, le logiciel de base et, le cas échéant, le logiciel d'application, ainsi que les taxes et droits de douane non récupérables, s'il y a lieu.

Les charges d'amortissement ont trait à la totalité des actifs immobilisés exploités aux fins de la fourniture de services de route. 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 l'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.

- 2.3.3.2. La prise en compte des installations et services pour une année donnée est subordonnée à l'une des conditions suivantes : soit ils sont en exploitation, soit leur mise en exploitation est prévue pour la fin de l'année considérée. Les installations mises en exploitation au cours de l'année considérée sont prises en compte uniquement au prorata temporis.

Les arrêts temporaires d'exploitation d'une installation (à la suite d'une panne ou pour raison de maintenance) ne sont pas pris en considération.

- 2.3.3.3. Les pourcentages à appliquer pour le calcul de l'amortissement des actifs immobilisés sont fixés compte tenu de la durée de vie utile attendue ainsi que des normes IAS/IFRS pertinentes.

- 2.3.3.4. Lorsqu'il devient évident que la durée de vie utile d'un actif en cours d'amortissement sera plus courte que la durée prévue lorsque le plan d'amortissement initial avait été établi, il y a lieu d'appliquer l'une des deux méthodes ci-après :

- la valeur comptable nette de l'actif peut être amortie au cours des années restantes de la durée de vie utile révisée ;
- le montant exact de la valeur résiduelle, déduction faite de tout produit de la vente dudit actif, peut être ajouté intégralement à l'amortissement déjà comptabilisé au titre de l'exercice pendant lequel se produit le retrait prématuré.

- 2.3.3.5. Les équipements ou les bâtiments en service au-delà des périodes d'amortissement précitées sont considérés comme entièrement amortis, et aucun amortissement ni coût du capital ne sont pris en compte en ce qui les concerne. Si des modifications essentielles sont apportées à des équipements ou à des bâtiments déjà amortis ou en cours d'amortissement, les dépenses d'investissement correspondant à ces modifications sont amorties suivant les mêmes règles.

- 2.3.3.6. Les terrains ne sont pas amortis.

2.3.3.7. Le produit de la liquidation de biens est déduit de l'assiette des coûts. Dans des circonstances exceptionnelles, cette déduction peut être répartie sur plusieurs années, après consultation préalable des représentants des usagers de l'espace aérien.

2.3.3.8. Il se peut que les États contractants qui connaissent un taux élevé d'inflation doivent adopter d'autres méthodes de calcul de l'amortissement, comme il est précisé au paragraphe 3.8.

2.3.4. Coût du capital

2.3.4.1. 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 États contractants 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 route ; 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.

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

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.

2.3.4.3. Aux fins du paragraphe 2.3.4.1, 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 basé sur le risque financier supporté par le prestataire de services de navigation aérienne.

Pour les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts, il appartient à l'État contractant (ou à toute autre instance chargée de la régulation économique) d'approuver le coût du capital à appliquer aux fonds propres, en tenant compte du faible risque financier que représente la fourniture de services de route. Dans les deux cas, les taux payables sur les bons du Trésor ou ceux versés sur les marchés financiers par les entreprises qui présentent un risque financier aussi faible peuvent servir de guides.

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, le rendement des fonds propres est celui prévu dans le plan de performance pour la période de déclaration et est basé sur le risque financier supporté par le prestataire de services de navigation aérienne, tel qu'évalué préalablement à la période de référence.

2.3.5. Coûts exceptionnels

Les coûts exceptionnels correspondent aux coûts non récurrents liés à la fourniture de services de route.

2.4. Coûts : ventilation par service

2.4.1. Coûts de la gestion du trafic aérien (ATM)

L'ATM comprend les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM), la composante principale étant l'ATS.

2.4.2. Coûts de communications

Les coûts de communication correspondent aux coûts liés aux services aéronautiques fixes et mobiles destinés à permettre les communications sol-sol, air-sol et air-air à des fins de contrôle de la circulation aérienne.

2.4.3. Coûts de navigation

Les coûts de navigation correspondent aux coûts liés aux installations et services qui fournissent aux aéronefs des informations relatives au positionnement et au temps.

2.4.4. Coûts de surveillance

Les coûts de surveillance correspondent aux coûts liés aux installations et services utilisés pour déterminer la position des aéronefs afin de permettre une séparation sûre.

2.4.5. Coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR)

Les coûts des services de recherche et de sauvetage (SAR) correspondent aux coûts des services de recherche et de sauvetage fournis à l'aviation civile au moyen de tout déploiement de matériel et de personnel affectés en permanence à de tels services.

Les moyens des services de recherche et de sauvetage comprennent les centres de coordination de sauvetage (RCC), les centres secondaires de sauvetage (RSC), le cas échéant, les aéronefs à rayon d'action court, moyen ou long (y compris les hélicoptères et aéronefs à ultra-long et très long rayon d'action), les vedettes et navires de sauvetage, les équipes de sauvetage en montagne et tous les autres services, équipes ou moyens affectés exclusivement ou à titre principal aux opérations de recherche et de sauvetage aéronautique ou mis à disposition pour ces opérations en cas de besoin.

2.4.6. Coûts de l'information aéronautique

Les coûts de l'information aéronautique correspondent aux coûts liés aux services établis pour fournir, dans une zone de couverture définie, les informations et les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

2.4.7. Coûts des services météorologiques (coûts MET)

- 2.4.7.1. Les États contractants doivent renforcer la coordination entre les autorités nationales concernées (administration de l'aviation civile et administration météorologique – si distinctes) et les prestataires de services concernés (prestataire de services MET aéronautiques et prestataire de services de navigation aérienne – si distincts), afin de faire en sorte que les coûts MET imputés aux usagers des services de route soient justifiés et dûment établis.
- 2.4.7.2. Les États contractants doivent s'assurer que leur prestataire de services MET aéronautiques dresse un inventaire complet des installations et services MET (directs et essentiels) ainsi que des produits et fonctions MET aéronautiques requis exclusivement pour répondre aux besoins aéronautiques. Cet inventaire doit être assorti de renvois pertinents au Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne (en particulier l'annexe 3 de la version en vigueur), aux procédures pour les services de navigation aérienne, au plan de navigation aérienne pour la région Europe ainsi qu'aux réglementations nationales utiles.
- 2.4.7.3. Les informations communiquées aux usagers des services de route doivent l'être au niveau des produits / fonctions. Les États contractants doivent instaurer des systèmes transparents de comptabilité analytique dans les meilleurs délais possibles. Une fois ces derniers mis en œuvre, les États contractants doivent faire en sorte que toutes les informations utiles s'y rapportant (à commencer par les inventaires) soient mises à la disposition des représentants habilités des usagers des services de route.

2.4.8. Coûts de contrôle

Les coûts de contrôle se composent des coûts supportés par les États contractants aux fins du contrôle de la fourniture des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne.

Ils comprennent les coûts supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées, à savoir celles qui agissent au nom de ces autorités compétentes.

2.4.9. Autres coûts à la charge des pouvoirs publics

2.4.9.1. Définition

Les autres coûts à la charge des pouvoirs publics se composent des coûts supportés par les États contractants en rapport avec la fourniture de services de route tels que visés au paragraphe 2.2.4, autres que les « coûts de supervision » mentionnés ci-dessus. Les autres coûts à la charge des pouvoirs publics englobent :

- les coûts EUROCONTROL visés au point b) du paragraphe 2.2.4 ; et
- le cas échéant, les coûts découlant d'autres accords internationaux.

2.4.9.2. Coûts EUROCONTROL

Les coûts EUROCONTROL sont établis conformément aux Principes et à partir des comptes annuels de l'Agence soumis à l'approbation de la Commission permanente.

Les coûts du Centre de contrôle de Maastricht sont communiqués à part.

2.5. Ventilation des coûts

- 2.5.1. Les coûts des services, des installations et des activités admissibles au sens du paragraphe 2.2 sont ventilés de manière transparente entre les zones tarifaires de route pour lesquelles ils sont supportés.
- 2.5.2. Lorsque les coûts concernent plusieurs zones tarifaires de route, ils sont ventilés proportionnellement selon une méthodologie transparente.
- 2.5.3. Le coût des services de route correspond aux coûts visés ci-dessus, à l'exclusion des coûts afférents aux services terminaux, définis comme suit :
- 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.

À cet effet, les États contractants définissent les critères utilisés pour répartir les coûts entre les zones tarifaires, y compris en ce qui concerne les points b) et c) du présent paragraphe, ainsi que les critères utilisés pour répartir les coûts entre services de route et services terminaux pour chaque aéroport et en informent EUROCONTROL. Les États contractants incluent ces informations dans les informations supplémentaires relatives au tableau de déclaration 1 (annexes I et II).

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, cette ventilation est effectuée avant le début de chaque période de référence.

Les États contractants appliquent les dispositions des paragraphes 2.5.4, 2.5.5, 2.5.6 et 2.5.7 pour la ventilation des coûts des installations ATS, des services de communication, des services SAR et des services d'information aéronautique.

- 2.5.4. Lorsque l'utilisation des installations ATS pour les services de route, d'une part, et les services terminaux, d'autre part, ne peut pas être déterminée sur une base statistique, lesdites installations sont classées de la manière suivante :
- installations utilisées en majorité pour les services de route (imputation de 75 % des coûts correspondants aux services de route) ;
 - installations utilisées à peu près à égalité pour les services de route et les services terminaux (imputation de 50 % des coûts correspondants aux services de route) ;
 - installations utilisées en majorité pour les services terminaux (imputation de 25 % des coûts correspondants aux services de route).

Lorsque l'utilisation des installations ATS ne peut pas être déterminée directement (par exemple dans le cas d'une utilisation mixte civile-militaire), seuls sont mis à la charge des usagers civils de l'espace aérien les coûts qui leur sont dûment imputables.

- 2.5.5. En ce qui concerne les liaisons point à point, dont les coûts ne peuvent être ventilés avec exactitude, 100 % des coûts sont imputés aux services de route ou aux centres

de télécommunications dans le cas d'une liaison entre deux centres de services de route, mais seulement 50 % dans le cas d'une liaison entre un centre de contrôle régional et un aéroport ou un centre de contrôle d'approche.

2.5.6. Lorsque les coûts SAR font partie de l'assiette des coûts, les dispositions suivantes s'appliquent :

- seuls les installations et services aéronautiques prévus dans le plan régional de navigation aérienne de l'OACI sont pris en compte ;
- les coûts attribuables aux usagers de l'aviation civile ou aux autres (militaires, agriculture, transports terrestre et maritime, tourisme, etc.) font l'objet d'une ventilation avant tout recouvrement auprès de l'aviation civile ;
- la ventilation des coûts est déterminée de manière qu'aucun usager de l'espace aérien ne supporte des coûts qui ne lui sont pas dûment imputables ;
- ces opérations sont effectuées avec la précision et la transparence requises, et les usagers de l'espace aérien reçoivent les renseignements pertinents, notamment en ce qui concerne les coûts des installations et services fournis.

2.5.7. Les coûts de l'information aéronautique sont soit imputés dans leur totalité aux services de route, soit ventilés entre les services de route et les autres services.

2.5.8. Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR conformément au paragraphe 3.6, le prestataire de services de navigation aérienne détermine les coûts des services de route fournis pour des vols VFR et les distingue des coûts des services fournis pour des vols IFR. Ces coûts peuvent être établis au moyen d'une méthode de calcul au coût marginal, compte tenu des avantages pour les vols IFR qui résultent des services fournis pour les vols VFR.

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

- a. les coûts des vols VFR exonérés visés au paragraphe 2.5.8 ci-dessus ; et
- b. les coûts des vols IFR exonérés, qui sont calculés comme étant le produit des coûts supportés pour des vols IFR et de la proportion du nombre d'unités de service exonérées dans le nombre total d'unités de service, ce dernier comprenant les unités de service afférentes aux vols IFR ainsi que les unités de service afférentes aux vols VFR lorsque ceux-ci ne sont pas exonérés. Les coûts supportés pour des vols IFR sont égaux aux coûts totaux moins le coût des vols VFR.

3. CALCUL DU TAUX UNITAIRE

3.1. Dispositions générales

Conformément au paragraphe 1.3, les États contractants calculent leur taux unitaire en appliquant soit la méthode de recouvrement intégral des coûts soit la méthode des coûts fixés.

3.2. Méthode de recouvrement intégral des coûts

3.2.1. Calcul des taux unitaires en route

Les États contractants appliquant la méthode de recouvrement intégral des coûts calculent leur taux unitaire en route :

- soit en divisant l'assiette prévisionnelle des coûts pour l'année considérée par le nombre total d'unités de service prévues pour la même année,
- soit en divisant l'assiette prévisionnelle des coûts, réduite pour tenir compte des vols exonérés, par le nombre d'unités de service payantes prévues pour l'année considérée.

Dans les deux cas, l'assiette des coûts est minorée des coûts des vols VFR exonérés et des autres revenus pour le calcul du taux unitaire.

Un déficit de recouvrement des coûts résultant du fait que certains vols sont exonérés du paiement des redevances de route ne peut, quel qu'en soit le montant, être mis à la charge des autres usagers de l'espace aérien.

Le taux unitaire est calculé conformément à l'annexe I.

3.2.2. Mécanisme correcteur

Conformément au paragraphe 1.3.1, le déficit ou l'excédent de recouvrement résultant de la différence entre les revenus / les recettes et les coûts est reporté à l'année « n » ou pour une période de six ans maximum (pour les années « n - 1 » à « n + 4 ») et est inclus dans les assiettes des coûts correspondantes. Un montant approprié du coût du capital est appliqué aux sommes reportées. Les reports à une année donnée sont convertis en euros au taux de change appliqué aux autres coûts pour la même année. Les États contractants qui souhaitent profiter de la souplesse offerte par le report des déficits / excédents de recouvrement pour une période supérieure à « n » en informent, par écrit, le Comité élargi, en apportant toutes les justifications voulues.

3.2.3. Modification du taux unitaire

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

3.3. Méthode des coûts fixés

3.3.1. Calcul des taux unitaires en route

3.3.1.1. Les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés conformément au paragraphe 1.3.2 établissent un taux unitaire en route pour chaque zone tarifaire avant le début de chaque année de la période de référence.

Sans préjudice des paragraphes 3.3.1.3 et 3.3.1.4, les États contractants ne modifient pas leur taux unitaire en cours d'année.

3.3.1.2. Le taux unitaire en route est calculé en divisant par le total prévu d'unités de services de route pour l'année considérée, tel qu'établi dans le plan de performance, la somme algébrique des éléments suivants :

- a. les coûts fixés de l'année concernée, exprimés en valeur nominale, tels qu'établis dans le plan de performance ;
- b. l'ajustement en fonction de l'inflation conformément au paragraphe 3.3.2 ;
- c. les ajustements découlant de l'application du mécanisme de partage du risque lié au trafic conformément au paragraphe 3.3.3 ;

- d. les ajustements découlant de l'application du mécanisme de partage du risque lié aux coûts conformément au paragraphe 3.3.4 ;
- e. les ajustements découlant de l'application des mesures d'incitation financière conformément au paragraphe 3.4.1 ;
- f. les ajustements découlant de la modulation des redevances de route conformément au paragraphe 3.4.2 ;
- g. les ajustements résultant des variations du trafic conformément au paragraphe 3.3.3.4 (applicable aux coûts supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées, aux coûts EUROCONTROL, aux coûts pour les services météorologiques et, s'il y a lieu, aux coûts visés au paragraphe 3.3.3.3) ;
- h. les ajustements résultant des variations du trafic conformément au paragraphe 3.3.3.5 ;
- i. la déduction d'autres revenus si les États contractants ont décidé, en vertu du paragraphe 2.2.1, qu'une telle déduction doit être appliquée ;
- j. un financement croisé entre les zones tarifaires de route lorsque justifié par des raisons objectives, pour autant qu'il soit clairement identifié ;
- k. un ajustement aux écarts de revenus découlant de l'application temporaire du taux unitaire conformément au paragraphe 3.3.1.3 ;
- l. les ajustements liés aux périodes de référence précédentes.

3.3.1.3. Les États contractants peuvent décider de fixer leur taux unitaire à un niveau inférieur au taux calculé conformément au paragraphe 3.3.1.2. Dans ce cas, ils incluent ce taux unitaire inférieur dans les tableaux de déclaration relatifs au calcul du taux unitaire conformément à l'annexe II. La différence de revenus qui en résulte n'est pas recouvrée auprès des usagers de l'espace aérien.

3.3.1.4. Si les États contractants 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 la législation en vigueur 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 paragraphes 3.3.3 (mécanisme de partage du risque lié au trafic) et 3.3.4 (partage du risque lié aux coûts) 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 la législation en vigueur, 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 performance révisé et un ajustement final du taux unitaire deux ans après l'année en question. Les dispositions des paragraphes 3.3.3

(mécanisme de partage du risque lié au trafic) et 3.3.4 (partage du risque lié aux coûts) 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.

3.3.1.5. Si, ayant constaté qu'un taux unitaire en route n'est pas conforme aux exigences prévues au paragraphe 3.3.1.2, les États contractants révisent le taux unitaire en route pour l'année « n » après le début de l'année à laquelle il se rapporte et si 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.

3.3.2. Ajustement au titre de l'inflation

Pour les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés, 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 valeur nominale 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 ».

Les coûts fixés suivants ne font pas l'objet d'un ajustement au titre de l'inflation :

- a. coûts supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées ;
- b. coûts EUROCONTROL ;
- c. charges d'amortissement et coût du capital lorsqu'on applique la comptabilité en valeur historique.

3.3.3. Mécanisme de partage du risque lié au trafic

3.3.3.1. Les États contractants appliquent un mécanisme de partage du risque lié au trafic. 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.

Les États contractants définissent les valeurs des paramètres du mécanisme de partage du risque lié au trafic après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne concernés.

3.3.3.2 Les coûts suivants ne sont pas soumis au partage du risque lié au trafic :

- a. les coûts fixés supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées, et les coûts EUROCONTROL ;
- b. les coûts fixés pour les services météorologiques.

3.3.3.3 En outre, les États contractants peuvent exempter de l'application 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, lorsque le prestataire de tels services les fournit principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.

3.3.3.4 En ce qui concerne les coûts fixés visés au paragraphe 3.3.3.2 et, le cas échéant, au paragraphe 3.3.3.3, 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 recouvrée auprès des usagers de l'espace aérien, au moyen d'un ajustement du taux unitaire pendant l'année « n + 2 ».

3.3.3.5. En ce qui concerne les ajustements des taux unitaires visés aux points b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) et l) du paragraphe 3.3.1.2, les États contractants définissent les modalités des reports correspondants.

3.3.4. Mécanisme de partage du risque lié aux coûts

3.3.4.1 Les États contractants appliquent un mécanisme de partage du risque lié aux coûts. 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.

Les différences entre les coûts fixés inclus dans le plan de performance et les coûts réels 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 contractant 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 contractant concerné couvre l'ensemble de la différence qui en résulte.

3.3.4.2. Le paragraphe 3.3.4.1 ne s'applique pas si les différences découlent d'au moins l'une des modifications suivantes :

- a. modifications imprévues des coûts des investissements nouveaux et existants ;
- b. modifications imprévues des coûts supportés par les autorités compétentes et par les entités qualifiées et modifications imprévues des coûts EUROCONTROL ;
- c. modifications imprévues et significatives des charges de retraite déterminées conformément au paragraphe 2.3.1, 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 les informations supplémentaires en 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 II.

3.3.4.3. En ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visées au point b) du paragraphe 3.3.4.2, 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 contractants 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 contractants 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 ».

En ce qui concerne les modifications imprévues des coûts visées au point a), c), d) et e) du paragraphe 3.3.4.2, les États contractants définissent de quelle manière les différences entre les coûts fixés et les coûts réels sont partagées et reportées, après consultation des représentants des usagers de l'espace aérien pour les modifications imprévues des coûts visées au point a).

3.3.4.4. Les États contractants vérifient chaque année que les prestataires de services de navigation aérienne appliquent correctement les dispositions des paragraphes 3.3.4.1, 3.3.4.2 et 3.3.4.3 concernant le mécanisme de partage du risque lié aux coûts.

Les États contractants rédigent un rapport avant le 1^{er} septembre de l'année « n + 1 » portant sur les modifications des coûts visées au paragraphe 3.3.4.2 survenues pendant l'année « n ». Le rapport fait l'objet d'une consultation des représentants des usagers de l'espace aérien.

Les États contractants incluent également dans le rapport, dû avant le 1^{er} 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 3.3.4.2, le cas échéant.

3.3.5. Consultation

3.3.5.1. De manière coordonnée et au plus tard quatre mois avant le début de chaque période de référence, les États contractants appliquant la méthode des coûts fixés consultent les prestataires de services de navigation aérienne et les représentants des usagers de l'espace aérien concernant l'établissement prévu des coûts fixés compris dans l'assiette des coûts 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.

Les États contractants agissent de même au cours d'une période de référence lorsqu'ils souhaitent réviser les prévisions en matière d'unités de services ou les coûts fixes tels qu'établis dans le plan de performance conformément à la législation en vigueur.

- 3.3.5.2. Au cours de la période de référence, les États contractants concernés consultent, chaque année et de manière coordonnée, les prestataires de services de navigation aérienne et les représentants des usagers de l'espace aérien sur les coûts réels supportés au cours de l'année précédente, sur la différence entre les coûts réels et les coûts fixes contenus dans le plan de performance et sur les modifications des coûts visées au paragraphe 3.3.4.2 portant sur le partage des risques.

Durant la période de référence, avant le 1^{er} août de chaque année, les États membres consultent, de manière coordonnée, les prestataires de services de navigation aérienne et les représentants de l'espace aérien sur les éléments essentiels suivants liés à la transparence des taux unitaires :

- a. politique tarifaire, notamment le calendrier des ajustements aux taux unitaires ;
- 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 au paragraphe 3.3.3 et du ou des mécanismes incitatifs mis en œuvre en vertu du paragraphe 3.4 ;
- d. le cas échéant, services dont la soumission aux conditions du marché est prévue conformément au paragraphe 3.7.2.

Cette consultation est organisée conformément aux dispositions du paragraphe 1.5. Les représentants des usagers de l'espace aérien conservent le droit de demander l'organisation de consultations supplémentaires.

- 3.3.5.3. Les États contractants fournissent les tableaux de déclaration et les informations exigés à l'annexe II aux entités invitées à participer à la consultation visée aux paragraphes 3.3.5.1 et 3.3.5.2 au moins trois semaines avant celle-ci.

3.4. Mesures d'incitation

3.4.1 Mesures d'incitation destinées aux prestataires de services de navigation aérienne

Les États contractants appliquant la méthode des coûts fixes peuvent adopter des mesures d'incitation financière en vue de la réalisation des objectifs de performance de manière efficace et proportionnée par leurs prestataires de services de navigation aérienne dans le respect de la législation en vigueur.

Ces incitations consistent en avantages et inconvénients qui sont appliqués, respectivement, en cas de niveau de performance supérieur ou inférieur aux objectifs de performance et doivent être ajoutés aux coûts fixes adoptés ou être déduits de ceux-ci, selon le niveau de performance atteint.

3.4.2. Mesures d'incitation destinées aux usagers de l'espace aérien (modulation des redevances de route)

Les États contractants peuvent, de manière non discriminatoire et transparente, moduler les redevances de route pour les usagers de l'espace aérien en vue :

- a. d'optimiser l'utilisation des services de route ;
- 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 ATM, notamment pour fournir des incitations afin que les aéronefs soient dotés de systèmes inclus dans les projets communs.

Les États contractants 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 ».

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

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

3.5. Calcul du taux unitaire administratif régional

- 3.5.1. Le taux unitaire administratif régional constitue la rémunération des coûts supportés par EUROCONTROL pour l'exploitation du système de redevances de route. Il est fixé conformément aux règles ci-après.

L'assiette des frais de perception de l'année « n » est établie sur la base de la méthode de recouvrement intégral des coûts et en fonction des catégories de coûts suivantes :

- a. coûts d'exploitation directs du SCRR au titre de l'année « n », évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence ;
- b. coûts d'investissement au titre de l'administration du SCRR à inclure dans l'assiette pour l'année « n », évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence ;
- c. coûts indirects du SCRR estimés pour l'année « n » ;
- d. coûts relatifs à l'unité d'audit interne, évalués selon les estimations budgétaires de l'Agence pour l'année « n » ;
- e. solde du compte de gestion du SCRR de l'année « n - 2 » et solde de l'année « n - 4 » reporté à l'année « n - 2 ».

- 3.5.2. Le taux unitaire administratif régional est fixé en divisant le montant de l'assiette des frais de perception de l'année « n » par le nombre total d'unités de service estimé pour l'année « n » pour la zone tarifaire de route.

- 3.5.3. Le taux unitaire administratif régional s'ajoute au taux unitaire applicable dans la zone tarifaire de route.

3.6. Vols exonérés

Conformément aux conditions d'application du système de redevances de route, les coûts des vols exonérés sont calculés sur la base des unités de service générées par ces vols.

Si des exonérations sont accordées pour des vols VFR, les prestataires de services de navigation aérienne identifient les coûts des services de route fournis pour ces vols et les déduisent directement. Les coûts à déduire pour ce qui est des vols VFR exonérés sont calculés conformément au paragraphe 2.5.8.

Les États contractants couvrent les coûts des services que les prestataires de services de navigation aérienne ont fournis aux vols exonérés des redevances de route.

3.7. Dispositions particulières

3.7.1. Système de tarification simplifié

Les États contractants 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).

Les États contractants peuvent décider d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié uniquement si un ensemble de conditions en matière de performance sont pleinement remplies et si les prestataires de services de navigation aérienne 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 contractant ou les États contractants concernés sont responsables de la fourniture des services de navigation aérienne sont d'accord avec la décision prévue.

Si les États contractants décident d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié, ils n'appliquent pas :

- a. le mécanisme de partage du risque lié au trafic visé au paragraphe 3.3.3. 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 du paragraphe 3.3.4 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 du paragraphe 3.4.2.

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.

Si les États contractants décident d'établir et d'appliquer un système de tarification simplifié, ils décrivent et motivent leur décision et fournissent une description de l'application du système de tarification simplifié ainsi que de son champ d'application en ce qui concerne les zones tarifaires couvertes.

3.7.2. Services CNS, MET et AIS et services liés aux données ATM soumis à des conditions de marché

3.7.2.1. Les États contractants appliquant la méthode des coûts fixes peuvent décider, avant ou au cours d'une période de référence, que la fourniture de tout ou partie des services CNS, MET et AIS et des services liés aux données ATM dans leurs zones tarifaires est soumise aux conditions du marché.

Lorsqu'un ou plusieurs États contractants décident d'appliquer le paragraphe 3.7.2.1 pour la période de référence suivante ou, le cas échéant, pour le reste de la période de référence et pour les services concernés, ils :

- a. calculent les coûts fixes ;
- b. appliquent les mécanismes de partage du risque lié au trafic et du risque lié aux coûts conformément aux paragraphes 3.3.3 et 3.3.4 ;
- c. établissent des mesures d'incitation financière en vue de la réalisation des objectifs de performance conformément au paragraphe 3.4.1.

Lorsque, au cours d'une période de référence, un ou plusieurs États contractants décident d'appliquer le paragraphe 3.7.2.1, ils révisent également leur plan de performance conformément à la législation en vigueur.

3.7.2.2. Un État contractant ne peut décider d'appliquer le paragraphe 3.7.2.1 qu'après avoir exécuté l'ensemble des étapes suivantes :

- a. l'État contractant a conclu, sur la base d'une évaluation détaillée réalisée dans les conditions prévues au paragraphe 3.7.2.3, que la fourniture des services concernés est soumise à des conditions de marché ;
- b. l'État contractant 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 ;
- c. l'État contractant a rendu publiques la décision prévue et l'évaluation réalisée.

3.7.2.3. Les critères pour évaluer si la fourniture des services CNS, MET et AIS et des services liés aux données ATM est soumise à des conditions de marchés sont les suivants :

- mesure dans laquelle les prestataires de services de navigation aérienne peuvent librement proposer des services de navigation aérienne dans les aéroports ou mettre fin à leur fourniture :
 - a. existence, ou non, d'obstacles 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 ; et
 - 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.

- mesure dans laquelle il est possible de choisir librement le prestataire de services :
 - a. existence d'obstacles juridiques, contractuels ou pratiques empêchant de changer de prestataire de services ;
 - b. existence d'un processus de consultation afin de prendre en considération l'avis des usagers de l'espace aérien lors de la modification des modalités de la fourniture de services.

- 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.

- La mesure dans laquelle un prestataire de services de services CNS, MET et AIS et de services liés aux données ATM qui fournit également des services de navigation aérienne de route dispose de procédures de comptabilité et d'établissement de rapports distinctes.

L'État contractant termine l'évaluation au plus tard 12 mois avant le début d'une période de référence.

3.7.2.4. Si un État contractant décide d'appliquer le paragraphe 3.7.2.1, il vérifie régulièrement si les conditions prévues au paragraphe 3.7.2.3 sont toujours remplies.

Si l'État contractant conclut que ces conditions ne sont plus remplies, il révoque sa décision, sans retard injustifié après avoir suivi les étapes prévues aux points b) à c) du paragraphe 3.7.2.2.

À la suite de cette révocation, l'État contractant 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 aux points a), b) et c) du paragraphe 3.7.2.1 à l'égard des services concernés.

Si la révocation intervient au cours de la période de référence, l'État contractant concerné révisé également son plan de performance, conformément à la législation applicable.

3.7.2.5. Si les services soumis à l'application du paragraphe 3.7.2.1 sont fournis dans une zone tarifaire commune, les États contractants 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 précitées soient respectées.

3.8. Inflation élevée

Les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé peuvent convertir directement en euros leurs coûts pour l'année « n » établis en prix constants (c'est-à-dire non ajustés pour tenir compte de l'inflation), en utilisant le taux de change effectivement applicable au moment du calcul. Cette méthode est privilégiée et doit

être utilisée par tous les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé, c'est-à-dire supérieur à 15 % par an.

Une autre méthode consiste, pour un État contractant, à convertir en euros ses coûts pour l'année « n » établis en prix courants en utilisant le taux de change prévisionnel moyen pour l'année « n ». Le taux de change prévisionnel doit alors tenir compte, d'une manière générale, de l'écart entre le taux d'inflation prévu pour cet État contractant et celui prévu pour les États de l'Union économique et monétaire (UEM) pour l'année « n ».

Dans les deux cas, le taux unitaire ainsi calculé reste constant tout au long de l'année « n ».

Il se peut que les États contractants qui connaissent un taux d'inflation élevé doivent adopter d'autres méthodes de calcul de l'amortissement. Ces méthodes seront fondées sur des principes comptables généralement admis. L'une de ces méthodes consisterait, lors du calcul de l'amortissement annuel imputé, à ajuster la partie non amortie de la valeur comptable initiale de l'élément d'actif en la majorant d'un pourcentage fondé sur le taux d'inflation, mesuré à partir d'un indice officiel ou traduit dans l'évolution du taux de change par rapport à l'euro.

En pareil cas, le coût du capital est représenté par un taux « net » comportant uniquement le taux d'inflation de la monnaie forte choisie. Lorsque, par exemple, la monnaie forte utilisée est l'euro, le taux d'intérêt appliqué doit être celui de l'euro.

Une autre méthode consisterait à établir les coûts directement en euros et à utiliser le coût du capital correspondant en euros.

3.9. Calcul du taux unitaire en euros

- 3.9.1. Afin de créer une base monétaire commune, le SCRR convertit en euros les montants notifiés des assiettes pour l'année « n ». Le taux de change utilisé à cette fin est la moyenne mensuelle du « taux à la clôture », calculée par Reuters sur la base du taux journalier à l'achat (taux BID) de chacune des monnaies nationales par rapport à l'euro, pour le mois d'avril de l'année « n - 1 » pour les premières estimations et pour le mois de septembre de l'année « n - 1 » pour les données définitives.
- 3.9.2. Le Comité élargi adopte le taux en euros pour chaque zone tarifaire, ainsi que le taux de change correspondant, en vue de leur soumission pour approbation par la Commission élargie, conformément aux articles 3 et 5 de l'Accord multilatéral.

4. CONTRÔLE DU RESPECT DES PRINCIPES

4.1. Recours

Les États contractants veillent à ce que les décisions prises en vertu des Principes soient dûment expliquées et fassent l'objet d'une procédure d'examen efficace et/ou de recours, conformément au paragraphe 4.2.

4.2. Examen des redevances

Le Comité élargi instaure un système de contrôle de l'application des présents Principes.

Tout État contractant ou tout représentant des usagers de l'espace aérien peut faire part de ses préoccupations quant au non-respect ou à la non-application présumé(e) des Principes par un État contractant ou l'un de ses prestataires de services de route.

Le Comité élargi définit les règles adéquates propres à l'organisation de ce système de contrôle de l'application.

5. MESURES D'EXÉCUTION

Les États contractants s'assurent que des mesures d'exécution efficaces et proportionnées sont appliquées si nécessaire. Ces mesures peuvent comprendre le déni de services, la rétention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

6. APPLICABILITÉ

Les présents Principes seront d'application le 1^{er} janvier 2020.

La présente version des Principes annule et remplace le doc. n° 18.60.01 du 1^{er} janvier 2018.

ANNEXE I

TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

MÉTHODE DE RECOUVREMENT INTÉGRAL DES COÛTS

Transparence de l'assiette des coûts pour les redevances de route : tableau de déclaration 1 et informations supplémentaires

1. TABLEAU DE DÉCLARATION 1

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 1 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Les États contractants fournissent également un tableau 1 consolidé pour chaque zone tarifaire de route relevant de leur responsabilité.

Lorsqu'une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.

Aux fins du calcul du taux unitaire pour l'année « n », les montants déclarés sont les montants réels pour l'année « n - 4 » à « n - 2 », et les montants prévus à partir de l'année « n - 1 ». Les coûts réels sont établis sur la base des comptes certifiés. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'activité du prestataire de services de navigation aérienne et déclarés dans la monnaie dans laquelle ils sont établis conformément aux Principes.

Tableau 1 - Coûts totaux

Zone tarifaire
Consolidation, toutes entités confondues, ou entité

Année n

Ventilation des coûts	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
-----------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------

1. Ventilation par nature (en valeur nominale)

1.1 Personnel									
1.2 Autres coûts d'exploitation									
1.3 Amortissements									
1.4 Coût du capital									
1.5 Dépenses exceptionnelles									
1.6 Coûts totaux									
Total % i / i-1									
Personnel % i / i-1									
Autres coûts d'expl. % i / i-1									

2. Ventilation par service (en valeur nominale)

2.1 Gestion du trafic aérien									
2.2 Communications									
2.3 Navigation									
2.4 Surveillance									
2.5 Recherches et sauvetage									
2.6 Information aéronautique									
2.7 Services météorologiques									
2.8 Coûts de contrôle									
2.9 Autres coûts à la charge des pouvoirs publics									
2.10 Coûts totaux									
Total % i / i-1									
ATM % i / i-1									
CNS % i / i-1									

3. Informations complémentaires sur le coût du capital et le coût des projets communs (en valeur nominale)

Moyenne de l'actif									
3.1 Valeur comptable nette actifs immobilisés									
3.2 Ajustements du total des actifs									
3.3 Actifs courants nets									
3.4 Total de l'actif									
Coût du capital (en %)									
3.5 Coût du capital avant impôt									
3.6 Rendement des fonds propres									
3.7 Intérêts moyens sur la dette									
Coût des projets communs									
3.8 Projet commun 1									

4. Informations complémentaires sur l'inflation et les coûts totaux en valeur réelle

4.1 Inflation en % (1)									
4.2 Indice des prix (2)									
4.3 Coûts totaux en valeur réelle (3)									
Total % i / i-1									

5. Déduction des coûts imputés aux vols VFR exonérés (en valeur nominale)

5.1 Coûts totaux									
5.2 Coûts des vols VFR exonérés									
5.3 Coûts totaux après déduction (4)									

Coûts et éléments de l'actif en monnaie nationale '000 000 – Unités de service en '000 000

(1) Inflation réelle / prévue prise en compte pour déterminer les coûts prévus

(2) Indice des prix – base 100 = année « n - 4 »

(3) Coûts réels / prévus en valeur réelle, en prix de l'année « n - 4 »

(4) Coûts réels / prévus, déduction faite des coûts au titre des vols VFR

2. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 1

Les États contractants veillent à ce qu'au moins les informations suivantes soient fournies :

- 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 applicable (document 7754, version en vigueur), et description de la méthode utilisée pour répartir ces coûts entre les différentes zones tarifaires de route ;
- description des coûts supportés par les États contractants (« autres coûts à la charge des pouvoirs publics ») ;
- description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés. Lorsque la méthode des coûts actualisés est adoptée, fourniture de 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 ;
- définition des critères utilisés pour répartir les coûts entre services de route et services terminaux ;
- répartition des coûts des services météorologiques entre les coûts directs et les « coûts MET de base » définis comme les coûts de prise en charge des installations et des services météorologiques, qui servent aussi les besoins météorologiques d'une manière générale. Il s'agit, notamment, des analyses et des prévisions générales, des observations météorologiques par radar et satellite, des réseaux d'observation de surface et d'altitude, des systèmes de communications météorologiques, des centres de traitement de données et du financement de la recherche, de la formation et de l'administration ;
- description de la méthode utilisée pour attribuer les coûts MET totaux et les coûts MET de base à l'aviation civile et pour les répartir entre zones tarifaires de route ;
- description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année « n - 2 » ;
- description et explication des coûts prévus sur cinq ans pour les années « n » à « n + 4 », sur la base du plan d'activité.

Transparence de l'assiette des coûts pour les redevances de route : tableau de déclaration 2 et informations supplémentaires

Mécanisme de tarification – Calcul du taux unitaire

1. TABLEAU DE DÉCLARATION 2

Les États contractants ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne remplissent le tableau de déclaration 2 ci-après pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité. Les États contractants fournissent également un tableau consolidé pour chaque zone tarifaire relevant de leur responsabilité.

Si une zone tarifaire s'étend sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plus d'un État contractant, les Parties concernées remplissent le tableau conjointement conformément aux dispositions visées au paragraphe 1.2.4 des Principes.

Tableau 2 - Calcul du taux unitaire

Zone tarifaire Consolidation, toutes entités confondues, ou entité	Année n
---	---------

Calcul du taux unitaire	(n - 4) A	(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) F	(n) F	(n + 1) P	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
-------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------

1. Calcul du taux unitaire national

1.1 Coûts totaux avant déduction des coûts VFR (1)									
1.2 Coûts des vols VFR exonérés (1)									
1.3 Coûts des vols IFR exonérés									
1.4 Montants reportés à l'année i									
1.5 Autres revenus									
1.6 Coûts imputables - total % i / i-1									
1.7 Total des unités de service									
1.8 Unités de service imputables									
1.9 Taux unitaire en monnaie nationale - 1.5 / 1.7 % i / i-1									
1.10 Taux de change (septembre i - 1)									
1.11 Taux de base national en euros % i / i-1									

2. Unités de service réelles / prévues (en unités de service '000 000)

2.1 Total des unités de service % i / i-1									
2.1 Unités de service imputables % i / i-1									

3. Excédents (-) ou déficits (+) de recouvrement à reporter (en monnaie nationale '000 000)

Redevances facturées aux usagers									
3.1 Redevances facturées aux usagers									
Coûts réels nets imputables aux usagers									
3.2 Coûts totaux avant déduction des coûts VFR (2)									
3.3 Coûts des vols VFR exonérés (2)									
3.4 Coûts des vols IFR exonérés									
3.5 Montants reportés à l'année i									
3.6 Autres revenus									
3.7 Coûts imputables - total									
Excédent (-) ou déficit (+) de recouvrement									
3.8 Solde à reporter									

4. Report d'excédents (-) ou de déficits (+) de recouvrement (en monnaie nationale '000 000)

4.1 Solde année n - 10									
4.2 Solde année n - 9									
4.3 Solde année n - 8									
4.4 Solde année n - 7									
4.5 Solde année n - 6									
4.6 Solde année n - 5									
4.7 Solde année n - 4									
4.8 Solde année n - 3									
4.9 Solde année n - 2									
4.10 Solde année n - 1									
4.11 Montant reporté à l'année i									

5. Coût unitaire (coûts totaux après déduction des coûts VFR / total des unités de service - en monnaie nationale)

5.1 Coûts totaux 3.2 / Unités de service 2.1									
5.2 Composante ANSP du coût unitaire									
5.3 Composante MET du coût unitaire									
5.4 Composante NSA-État du coût unitaire % i / i-1									

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

(1) Coûts prévus pris en compte pour calculer les taux unitaires pour les années « n - 4 » à « n - 2 » – Les prévisions de l'année « n - 1 » proviennent du Tableau de déclaration 1.

(2) Les données relatives aux coûts proviennent du Tableau de déclaration 1.

2. **INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TABLEAU DE DÉCLARATION 2**

En outre, les États contractants concernés fournissent au moins les informations suivantes ou veillent à ce que celles-ci soient fournies :

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

ANNEXE II

TABLEAUX DE DÉCLARATION TYPES

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.

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 au paragraphe 1.2.4.

- 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 le SCRR d'EUROCONTROL. Toute différence avec ces chiffres est dûment justifiée dans les informations supplémentaires.

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 au paragraphe 3.6 ;
 - c) les critères utilisés pour répartir les coûts entre les services terminaux et les services de route, conformément au paragraphe 2.5.3 ;
 - 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 charges d'amortissement (point 1.3 du tableau 1) : les coûts historiques ou les coûts réels visés au quatrième alinéa du paragraphe 2.3.3.1, 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 les États contractants.

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.

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, et 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 au paragraphe 3.3.3.1 ;
- d) description des différences entre les coûts fixés et les coûts réels de l'année « n » résultant des modifications des coûts visées au paragraphe 3.3.4, y compris description des modifications visées à ce paragraphe ;
- e) description des ajustements découlant des modifications imprévues des coûts, conformément au paragraphe 3.3.4 ;
- f) description des autres revenus éventuels conformément au paragraphe 2.2.1, ventilés entre les différentes catégories ;

- g) description de l'application des mécanismes d'incitation financière visés au paragraphe 3.4.1, 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 du paragraphe 3.4.2, le cas échéant, et des ajustements qui en résultent ;
- h) description des ajustements liés à l'application temporaire d'un taux unitaire en vertu du paragraphe 3.3.1.4 ;
- i) description du financement croisé entre les zones tarifaires de route ;
- j) informations sur l'application d'un taux unitaire inférieur, en vertu du paragraphe 3.3.1.3, au taux unitaire calculé conformément au paragraphe 3.3.1.2, 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.

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
1. Ventilation par nature (en valeur nominale)											
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											
1.6 Coûts totaux											
Total % n/n-1											
2. Ventilation par service (en valeur nominale)											
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											
2.10 Coûts totaux											
Total % n/n-1											
3. Informations complémentaires (en valeur nominale)											
Moyenne de l'actif											
3.1 Valeur comptable nette actifs immobilisés											
3.2 Ajustements du total des actifs											
3.3 Actifs courants nets											
3.4 Total de l'actif											
Coût du capital %											
3.5 Coût du capital avant impôt											
3.6 Rendement des capitaux propres											
3.7 Intérêts moyens sur la dette											
3.8 Part du financement issu des capitaux propres											
Coûts des projets communs											
3.9 Projets communs											
Coûts des investissements nouveaux et existants											
3.10 Amortissement											
3.11 Coût du capital											
3.12 Coût de location											
Coûts EUROCONTROL											
3.13 Coûts EUROCONTROL (EUR)											
3.14 Taux de change (le cas échéant)											
3.15 Coûts EUROCONTROL (monnaie nationale)											
4. Coûts totaux après déduction des coûts des services pour des vols exonérés (en valeur nominale)											
4.1 Coûts des vols VFR exonérés											
4.2 Total des coûts fixés / réels											
5. Indicateur de performance clé (IPC) du rapport coût-efficacité - Coût unitaire fixé / réel (en valeur réelle)											
5.1 Inflation %											
5.2 Indice d'inflation (1)											
5.3 Coûts totaux en valeur réelle (2)											
Total % n/n-1											
5.4 Total des unités de services											
Total % n/n-1											
5.5 Prix des coûts unitaires en valeur réelle (3)											
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 valeur réelle

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

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
Tableau 2 A - Ajustements relatifs à l'année n					
A. Partage des coûts					
Coûts fixés					
1.1	Coûts fixés en valeur nominale - hors vols VFR - Tableau 1				
Calcul de l'ajustement au titre de l'inflation					
2.1	Coûts fixés soumis à l'ajustement au titre 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 %)				
2.5	Ajustement au titre de l'inflation relatif à l'année n				
Écarts entre les coûts fixés et réels					
3.1	Investissements nouveaux et existants				
3.3	Coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées				
3.4	Coûts EUROCONTROL				
3.5	Charges de retraite				
3.6	Intérêt sur les crédits				
3.7	Modifications de la législation				
3.8	Écarts entre les coûts fixés et réels relatifs à l'année n				
B. Partage du risque lié au trafic					
Ajustement lié au partage du risque lié au trafic					
4.1	Coûts fixés soumis au partage du risque lié au trafic				
4.2	% d'écart				
4.3	% de revenu supplémentaire				
4.4	% de perte de revenu supporté par les usagers de l'espace aérien				
4.5	% d'écart				
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 %)				
4.9	Ajustement lié au partage du risque lié au trafic relatif à l'année n				
Ajustements au titre du trafic					
5.1	Pour les coûts fixés non soumis au partage du risque lié au trafic				
5.2	Ajustements du taux unitaire de l'année n non soumis au partage du risque lié au trafic				
5.3	Ajustement lié au partage du risque lié au trafic relatif à l'année n				
C. Mécanismes d'incitation financière en matière de capacité et d'environnement					
Ajustements relatifs aux incitations financières					
6.1	Incitations financières relatives à la capacité				
6.2	Incitations financières relatives à l'environnement				
6.3	Incitations financières supplémentaires relatives à la capacité				
6.4	Incitations financières relatives à l'année n				
D. Autres ajustements					
Modulation des redevances					
7.1	Ajustement afin de garantir l'absence d'incidence sur les revenus pour la modulation des redevances pour l'année n				
Révision du taux unitaire					
8.1	Taux unitaire temporaire appliqué au cours de l'année n				
8.2	Écart de revenu dû à l'application temporaire du taux unitaire au cours de l'année n				
Financement croisé entre les zones tarifaires					
9.1	Financement croisé à destination (-) / en provenance (+) d'autres zones tarifaires relatif à l'année n				
Autres revenus					
10.1	Programmes d'assistance de l'Union				
10.2	Financements publics nationaux				
10.3	Activités commerciales				
10.4	Revenus issus des contrats avec les exploitants d'aéroports				
10.5	Total des autres revenus relatifs à l'année n				
Application d'un taux unitaire plus bas					
11.1	Perte de revenus en raison de l'application d'un taux unitaire plus bas au cours de l'année n				
12	Ajustements totaux relatifs à l'année n				
Tableau 2 B - Calcul du taux unitaire pour l'année n (1)					
13.1	Coûts fixés en valeur nominale - hors vols VFR				
13.2	Ajustement au titre de l'inflation : montants reportés à l'année n				
13.3	Ajustement lié au partage du risque lié au trafic : montants reportés à l'année n				
13.4	Écarts des coûts : montants reportés à l'année n				
13.5	Incitations financières : montants reportés à l'année n				
13.6	Modulation des redevances : montants reportés à l'année n				
13.7	Ajustement du trafic : montants reportés à l'année n				
13.8	Autres revenus				
13.9	Financement croisé entre les zones tarifaires				
13.10	Écart de revenu dû à l'application temporaire du taux unitaire				
13.11	Total général du calcul du taux unitaire de l'année n				
13.12	Total des unités de services prévues pour l'année n (plan de performance)				
13.13	Taux unitaire pour l'année n (en monnaie nationale)				
13.14	Réduction, le cas échéant (en monnaie nationale)				
14	Taux unitaire applicable pour l'année n				

Coûts, revenus et autres montants en '000 - Unités de services en '000
(1) Y compris les ajustements liés aux périodes de référence précédentes

Tableau 3 - Informations complémentaires sur les ajustements

Informations complémentaires sur les ajustements								Montants	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Après
Nom de l'entité														
Ajustement au titre de l'inflation année n														
Ajustement au titre de l'inflation année n+1														
Ajustement au titre de l'inflation année n+2														
Ajustement au titre de l'inflation année n+3														
Ajustement au titre de l'inflation année n+4														
Total ajustement au titre de l'inflation														
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														
Total ajustement lié au partage du risque lié au trafic														
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														
Total ajustement lié aux coûts des investissements														
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														
Total ajustements liés aux coûts des autorités compétentes et des entités qualifiées														
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														
Total ajustements liés aux coûts EUROCONTROL														
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														
Total ajustement lié aux charges de retraite														
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														
Total ajustement lié aux intérêts sur les crédits														
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														
Total ajustement lié aux modifications de la législation														
Incitations financières année n														
Incitations financières année n+1														
Incitations financières année n+2														
Incitations financières année n+3														
Incitations financières année n+4														
Total incitations financières														
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														
Total ajustement lié à la modulation des redevances														
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														
Total ajustement du trafic														

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							
Total revenus issus des programmes d'assistance de l'Union							
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							
Total revenus issus de financements publics nationaux							
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							
Total revenus issus d'activités commerciales							
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 exploitants 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							
Total revenus issus de contrats conclus avec des exploitants d'aéroports							
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							
Total écarts de revenus résultant de l'application temporaire du TU							

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

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 oui/non	Montants réels reçus (zone tarifaire) en '000 EUR								
		Total	Pour la zone tarifaire	Total	Pour la zone tarifaire		Périodes de référence	N	N+1	N+2	N+3	N+4			
Total en '000 EUR															
Total en '000 monnaie nationale															

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										
		Total	Pour la zone tarifaire		Périodes de référence précédentes	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Après période de référence				
Total en '000 EUR															
Total en '000 monnaie nationale															

ANNEXE III

EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPARENCE POUR LES SERVICES DE ROUTE FOURNIS AUX CONDITIONS DU MARCHÉ

Les informations communiquées en application de la présente annexe sont des informations confidentielles réservées aux États contractants et ne sont pas publiées.

1. COÛTS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

1.1. Tableau de déclaration

Les États contractants remplissent les tableaux de déclaration figurant dans la présente annexe. Les tableaux A et B sont remplis pour la totalité de la zone tarifaire.

Pour le tableau A, les montants sont les montants réels pour les années « n - 3 » à « n - 1 », et les montants prévus à partir de l'année « n ». Les coûts réels sont établis sur la base des comptes vérifiés définitifs. Les coûts prévus sont établis conformément au plan d'entreprise exigé par le certificat.

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 contractant concerné.

Les coûts et les tarifs sont établis en monnaie nationale.

Tableau A :

Organisation :								Année	n
Zone tarifaire :									
	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P	(n+5) P
Ventilation par nature des coûts									
Personnel									
Autres coûts d'exploitation									
Amortissements									
Coût du capital									
Dépenses exceptionnelles									
Coûts totaux									

Tableau B :

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

1.2. Informations complémentaires

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

- (a) description des critères utilisés pour répartir les coûts des installations ou des services entre différents services de navigation aérienne, compte tenu de l'ensemble des installations et services de navigation aérienne de route dont chaque État contractant a la charge en vertu des accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI et du plan régional de navigation aérienne correspondant, qui servent de base à l'établissement des plans nationaux ;
- (b) description et explication des différences entre les montants prévus et les montants réels pour l'année « n - 1 » en ce qui concerne l'ensemble des données fournies dans les tableaux A et B ;
- (c) description et explication des coûts et des investissements prévus sur cinq ans en ce qui concerne le trafic attendu ;
- (d) description et explication de la méthode adoptée pour calculer les charges d'amortissement : méthode des coûts historiques ou méthode des coûts actualisés ;
- (e) justification du coût du capital, y compris les éléments de l'actif.

2. FINANCEMENT DES SERVICES DE NAVIGATION DE ROUTE

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