

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 391/2013

(2013. gada 3. maijs),

ar ko nosaka kopīgu tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā ⁽¹⁾, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (Pakalpojumu sniegšanas regula) ⁽²⁾, un jo īpaši tās 15. panta 4. punktu,

tā kā:

(1) Regulā (EK) Nr. 550/2004 ir noteikts, ka Komisijai ir jāizveido kopīga tarifikācijas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem, ļaujot to vienādi piemērot vienotajā Eiropas gaisa telpā.

(2) Lai īstenotu Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu, ir ļoti svarīgi izstrādāt kopīgu tarifikācijas sistēmu visos lidojuma posmos sniegtajiem aeronavigācijas pakalpojumiem. Šādai sistēmai ir jāveicina labāka pārredzamība attiecībā uz gaisa telpas izmantotājiem piemērojamo maksājumu noteikšanu, piemērošanu un izpildi. Sistēmai ir jāveicina arī droša, rentabla un efektīva aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem, kuri finansē šo sistēmu un stimulē integrētu pakalpojumu sniegšanu.

(3) Kopīgajai tarifikācijas sistēmai jābūt neatņemamam elementam darbības uzlabošanas sistēmas mērķu īstenošanā atbilstīgi 11. pantam Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu vienotās Eiropas gaisa telpas izveidošanai ⁽³⁾, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009 (pamatregula) un Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013 ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu ⁽⁴⁾.

(4) Saskaņā ar vispārējo aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas mērķi tarifikācijas sistēmai jāveicina rentabilitāte un ekspluatācijas efektivitāte un jānodrošina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem paredzētu stimulējošu shēmu izveide, lai atbalstītu uzlabojumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, tostarp satiksmes riska dalīšanas piemērošanu.

(5) Kopīgajai tarifikācijas sistēmai jāatbilst Eirokontroles maršruta maksājumu sistēmai un ICAO 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 15. pantam.

(6) Kopīgajai tarifikācijas sistēmai jānodrošina optimāls gaisa telpas izmantojums, ņemot vērā satiksmes plūsmas, it īpaši funkcionālajos gaisa telpas blokos, kā noteikts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 9.a pantu.

(7) Svarīgs kopīgās tarifikācijas sistēmas princips ir laikus nodrošināt gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un kompetentajām iestādēm pilnīgu un pārredzamu informāciju par izmaksu bāzi.

(8) Gadījumos, kad tiek konstatēts, ka termināla aeronavigācijas pakalpojumi un/vai komunikācijas/navigācijas/uzraudzības pakalpojumi (CNS), meteoroloģijas (MET) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) pakalpojumi tiek sniegti tirgus apstākļos, dalībvalstīm attiecībā uz šiem pakalpojumiem jābūt iespējai izlemt neapreķināt noteiktās izmaksas, neapreķināt termināla maksājumus, nenoteikt termināla vienības likmes un/vai nenoteikt finansiālus stimulus.

(9) Lidostu darbības rakstura izmaiņu dēļ pārskata periodā var rasties vajadzība izdarīt izmaiņas termināla tarifikācijas zonās.

(10) Jaunu tehnoloģiju un procedūru, kā arī ar tām saistīto uzņēmējdarbības modeļu ieviešanai nolūkā stimulēt integrētu pakalpojumu sniegšanu ir jānodrošina ievērojama izmaksu samazināšana aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju labā. Lai nodrošinātu šos turpmākos izmaksu samazinājumus, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāsedz pārstrukturēšanas izmaksas nolūkā uzlabot savu uzņēmumu darbību, un šīs izmaksas viņi var atgūt, ja tiek apliecināts neto ieguvums aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem.

(11) Pieņemot stimulu mehānismus labākas darbības veicināšanai, jāņem vērā faktiskās darbības atalgošanas vai sodīšanas vēlamība saistībā ar pakalpojumu sniegšanas līmeņiem, kas tika paredzēti, pieņemot darbības uzlabošanas plānu.

(12) Lai paātrinātu SESAR tehnoloģiju ieviešanu, uz ieguldījumiem jaunās gaisa satiksmes pārvaldības (GSP) sistēmās un ieguldījumiem ievērojamu izmaiņu veikšanā esošajās GSP sistēmās ir jāattiecinā izmaksu atgūšana, izmantojot aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju maksājumus, ja ieguldījumi ir saskaņīgi ar Eiropas GSP ģenerālplānu, it īpaši, īstenojot kopīgus projektus, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktā. Turklāt dalībvalstīm ir jābūt iespējai pieņemt lēmumu par aeronavigācijas maksājumu pielāgošanu, lai sniegtu stimulu aprīkot gaisa kuģi ar kopīgajos projektos iekļautajām sistēmām.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

⁽²⁾ OV L 300, 14.11.2008., 34. lpp.

⁽³⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 1. lappusi.

- (13) Lai palielinātu aeronavigācijas pakalpojumu efektivitāti un veicinātu to optimālu izmantošanu, dalībvalstīm jānodrošina iespēja veikt papildu maksājumu pielāgošanu, ņemot vērā tīkla noslodzes pakāpi konkrētā apgabalā vai konkrētā maršrutā noteiktos laikos.
- (14) Piemēroto maksājumu līmenis, it īpaši vieglajiem lidaparātiem, nedrīkst kļūt par iemeslu, kura dēļ netiktu izmantotas drošībai nepieciešamās iekārtas un pakalpojumi vai arī netiktu ieviestas jaunas metodes un procedūras.
- (15) Dalībvalstīm būtu jāspēj kopīgi noteikt to vienību likmes, it īpaši, ja tarififikācijas zonas attiecas uz vairāku dalībvalstu gaisa telpām vai arī dalībvalstis piedalās kopīgā maršruta tarififikācijas sistēmā.
- (16) Lai uzlabotu kopīgās tarififikācijas sistēmas efektivitāti un samazinātu administratīvo un grāmatvedības noslogojumu, kopīgas maršruta maksājumu sistēmas ietvaros dalībvalstīm būtu jāspēj kolektīvi iekasēt maršruta maksājumus, nosakot vienotu maksājumu par lidojumu.
- (17) Ir jānostiprina tiesiskie līdzekļi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāji laikus un pilnā apmērā veic aeronavigācijas maksājumus.
- (18) Gaisa telpas izmantotājiem piemērojamie maksājumi būtu jānosaka un jāpiemēro taisnīgi un pārredzami pēc apspriešanās ar to pārstāvjiem. Šādi maksājumi būtu regulāri jāpārskata.
- (19) Komisijas 2006. gada 6. decembra Regula (EK) Nr. 1794/2006, ar ko nosaka kopēju tarififikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem ⁽¹⁾, kas grozīta ar Komisijas 2010. gada 16. decembra Regulu (ES) Nr. 1191/2010 ⁽²⁾, jāatceļ no 2015. gada 1. janvāra.
- (20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā ir noteikti pasākumi kopīgas tarififikācijas sistēmas izstrādei aeronavigācijas pakalpojumiem.
2. Šī regula attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumiem, kurus sniedz saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 8. pantu izraudzītie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji un saskaņā ar minētās regulas 9. panta 1. punktu izraudzītie meteoroloģisko

pakalpojumu sniedzēji, vispārējai gaisa satiksmei ICAO EUR un AFI reģionos, kuros par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu atbild dalībvalstis. Tā attiecas arī uz tīkla vadītāju, kas noteikts saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 677/2011 3. pantu ⁽³⁾.

3. Dalībvalstis šo regulu var piemērot aeronavigācijas pakalpojumiem, kuri tiek sniegti to atbildībā esošajā gaisa telpā citos ICAO reģionos, ar nosacījumu, ka dalībvalstis par to attiecīgi informē Komisiju un citas dalībvalstis.

4. Dalībvalstis šo regulu var piemērot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 5. punktu ir saņēmuši atļauju sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas.

5. Ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 1. panta 4. punktu, dalībvalstis var pieņemt lēmumu nepiemērot šo regulu aeronavigācijas pakalpojumiem lidostās, kurās gada laikā veic mazāk par 70 000 IFR gaisa transporta kustību.

Dalībvalstis informē Komisiju par tādu lēmumu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta definīcijas.

Papildus piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) "aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājs" ir gaisa kuģa operators laikā, kad veikts lidojums, vai, ja operatora identitāte nav zināma, gaisa kuģa īpašnieks, ja vien nav iespējams pierādīt, ka tobrīd gaisa kuģa operators bijusi kāda cita persona;
- 2) "gaisa telpas izmantotāju pārstāvis" ir jebkura juridiskā persona vai uzņēmums, kas pārstāv vienas vai vairāku aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju kategoriju intereses;
- 3) "IFR" ir instrumentālo lidojumu noteikumi atbilstīgi Čikāgas konvencijas (desmitais izdevums – 2005. gada jūlijs) 2. pielikumā sniegtajai definīcijai;
- 4) "VFR" ir vizuālo lidojumu noteikumi atbilstīgi Čikāgas konvencijas (desmitais izdevums – 2005. gada jūlijs) 2. pielikumā sniegtajai definīcijai;
- 5) "maršruta tarififikācijas zona" ir gaisa telpas zona, kurā tiek noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;
- 6) "termināla tarififikācijas zona" ir lidosta vai lidostu grupa, kurai tiek noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;
- 7) "aprēķinātās izmaksas" ir dalībvalsts iepriekš noteiktas izmaksas, kā minēts Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā;

⁽¹⁾ OV L 341, 7.12.2006., 3. lpp.

⁽²⁾ OV L 333, 17.12.2010., 6. lpp.

⁽³⁾ OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.

- 8) "pārskata periods" ir darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periods, kas paredzēts Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 8. pantā;
- 9) "IFR aviortransporta kustība" ir saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem veikto pacelšanās un nolaišanās reīžu kopsūma, kuru aprēķina kā trīs gadu pirms darbības uzlabošanas plāna iesniegšanas vidējo rādītāju;
- 10) "citi ieņēmumi" ir no valsts iestādēm iegūtie ieņēmumi, tostarp finanšu atbalsts, kas piešķirts no Savienības palīdzības programmām, piemēram, Eiropas Transporta tīkla (TEN-T), Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) un Kohēzijas fonda, no komercdarbības iegūtie ieņēmumi un/vai – termināla vienības likmju gadījumā – ieņēmumi, kuri iegūti no līgumiem vai nolīgumiem starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un lidostu operatoriem;
- 11) "darbības uzlabošanas plāns" ir atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 11.–16. pantam izstrādāts un pieņemts darbības uzlabošanas plāns;
- 12) "faktiskās izmaksas" ir izmaksas, kas gada laikā ir faktiski radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, atbilstīgi galīgajai revīzijai;
- 13) "CNS, MET un AIS pakalpojumi" ir komunikācijas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi, meteoroloģiskie pakalpojumi aeronavigācijai un aeronavigācijas informācijas pakalpojumi;
- 14) "pārstrukturēšanas izmaksas" ir būtiskas vienreizējas izmaksas, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir radušās pārstrukturēšanas procesā, ieviešot jaunas tehnoloģijas un procedūras, kā arī ar tām saistītos uzņēmējdarbības modeļus nolūkā stimulēt integrētu pakalpojumu sniegšanu, ja dalībvalsts vēlas atgūt izmaksas vienā vai vairākos pārskata periodos. Šajās izmaksās var iekļaut izdevumus, kas radušies, izmaksājot atlīdzību darbiniekiem, slēdzot gaisa satiksmes vadības centrus, pārceļot darbību veikšanu uz jaunām vietām, norakstot aktīvus un/vai iegūstot citu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu daļas ar stratēģisku nozīmi.

3. pants

Termināla aeronavigācijas pakalpojumi un CNS, MET un AIS pakalpojumi, kurus sniedz tirgus apstākļos

1. Neskarot Regulas (EK) Nr. 550/2004 14. un 15. pantā minēto principu piemērošanu un atbilstīgi 2. punktā minētajam novērtējumam dalībvalstis pirms pārskata perioda sākuma vai – pamatotā gadījumā – pārskata perioda laikā var pieņemt lēmumu, ka uz dažiem vai visiem to termināla aeronavigācijas pakalpojumiem vai CNS, MET un AIS pakalpojumiem attiecas tirgus apstākļi. Šādā gadījumā ir piemērojami šās regulas noteikumi, bet attiecīgās dalībvalstis saistībā ar šiem pakalpojumiem var pieņemt lēmumu:

- a) neapbrīnāt noteiktās izmaksas atbilstīgi šās regulas 7. pantam;

- b) nenoteikt šiem pakalpojumiem finansiālus stimulus svarīgākajās vides un drošības darbības jomās atbilstīgi šās regulas 15. pantam;

un attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- c) neapbrīnāt termināla maksājumus atbilstīgi šās regulas 12. pantam;

- d) nenoteikt termināla vienības likmes atbilstīgi šās regulas 17. pantam.

2. Dalībvalstis sīki izvērtē atbilstību šās regulas I pielikumā paredzētajiem nosacījumiem, lai noteiktu, vai daži vai visi to termināla aeronavigācijas pakalpojumi vai CNS, MET un AIS pakalpojumi tiek sniegti tirgus apstākļos. Šajā izvērtējumā iekļauj apspriešanos ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

3. Dalībvalstis, kas minētas 1. punktā, ne vēlāk kā 19 mēnešus pirms pārskata perioda sākuma vai saskaņā ar 1. punktu pieņemto lēmumu piemērošanas datuma Komisijai iesniedz sīki izstrādātu ziņojumu par 2. punktā minētā novērtējuma saturu un rezultātiem. Šo ziņojumu pamato ar pierādījumiem, tostarp – attiecīgā gadījumā – ar konkursa dokumentāciju, pakalpojuma sniedzēja izraudzīšanās pamatojumu, to noteikumu aprakstu, kurus piemēro izraudzītajam pakalpojuma sniedzējam ar mērķi nodrošināt, lai termināla aeronavigācijas pakalpojumi vai CNS, MET un AIS pakalpojumi tiktu sniegti rentablā veidā, un apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem rezultātiem. Ziņojumā sniedz pilnīgu dalībvalstu secinājumu pamatojumu.

4. Gadījumos, kad Komisija piekrīt, ka saskaņā ar I pielikuma prasībām ir konstatēti tirgus apstākļi, tā četru mēnešu laikā pēc ziņojuma saņemšanas informē attiecīgo dalībvalsti. Ja Komisija uzskata, ka ir vajadzīgi papildu pierādījumi, lai noteiktu, vai ir konstatēti tirgus apstākļi, četru mēnešu periodu pēc ziņojuma saņemšanas pagarina līdz sešiem mēnešiem.

Gadījumos, kad Komisija uzskata, ka tirgus apstākļi nav konstatēti, tā sešu mēnešu laikā pēc ziņojuma saņemšanas un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem lēmumu, ka attiecīgajai(-ajām) dalībvalstij(-īm) pilnīgi jāpiemēro šās regulas noteikumi. Šo lēmumu pieņem pēc apspriešanās ar attiecīgo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

5. Dalībvalsts ziņojums un 4. punktā minētais Komisijas lēmums ir derīgi attiecīgajā pārskata periodā un ir publiski pieejami, un atsauci uz šiem dokumentiem publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

Kopīgās tarififikācijas sistēmas principi

1. Uz kopīgo tarififikācijas sistēmu attiecas Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. pantā noteiktie principi.

2. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas sedz, izmantojot maršruta maksājumus, kas atbilstīgi III nodaļas noteikumiem piemēroti aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem, un/vai citus ieņēmumus.

3. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas sedz, izmantojot aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piemērotos termināla maksājumus un/vai citus ieņēmumus.

4. Šā panta 2. un 3. punkts neskar atsevišķiem aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piešķirto atbrīvojumu finansēšanu, izmantojot citus finansējuma avotus atbilstīgi šās regulas 10. pantam.

5. Kopīgā tarififikācijas sistēma nodrošina pārredzamību un apspriešanos ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem par izmaksu bāzēm un izmaksu sadalījumu starp dažādiem pakalpojumiem.

6. Ieņēmumus, kas iegūti no atbilstīgi šās regulas 11. un 12. pantam noteiktajām maršruta vai termināla maksām, neizmanto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju komerciālo darbību finansēšanai.

5. pants

Tarififikācijas zonu noteikšana

1. Dalībvalstis izveido tarififikācijas zonas to atbildībā esošajā gaisa telpā, kurā gaisa telpas izmantotājiem tiek sniegti aeronavigācijas pakalpojumi.

2. Tarififikācijas zonas nosaka tādā veidā, kas ir savienojams ar gaisa satiksmes vadības darbībām un pakalpojumiem, pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

3. Maršruta tarififikācijas zona sniedzas no zemes līdz gaisa telpas augšējai daļai, to ieskaitot. Kompleksās termināla zonās dalībvalsts tarififikācijas zonas ietvaros var izveidot īpašu zonu.

4. Ja tarififikācijas zona attiecas uz vairāku dalībvalstu gaisa telpu, attiecīgās dalībvalstis savā starpā vienojas, lai nodrošinātu konsekventu un vienādu šās regulas piemērošanu attiecīgajā gaisa telpā.

5. Termināla tarififikācijas zonu pārskata periodā var mainīt. Šādā gadījumā dalībvalstis:

- a) sniedz Komisijai attiecīgos datus par izmaksām un satiksmi, lai ļautu tai atjaunot saskaņīgas izmaksu un datu sērijas, kas atspoguļo situāciju pirms un pēc izmaiņu veikšanas, kā arī veic tās darbības rezultātu kontroles uzdevumus saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 18. pantu;
- b) apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un ziņo Komisijai par to piezīmēm;
- c) sniedz Komisijai novērtējumu par izmaiņu ietekmi uz termināla aeronavigācijas pakalpojumu rentabilitātes mērķiem un darbības rezultātu kontroli un norāda, kā tās veiks darbības rezultātu kontroli turpmākajā pārskata periodā.

II NODAĻA

AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS IZMAKSAS

6. pants

Atbilstīgi pakalpojumi, iekārtas un darbības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas minēti 1. panta 2. un 4. punktā, nosaka izmaksas, kuras radušās, nodrošinot aeronavigācijas pakalpojumus to atbildībā esošajās tarififikācijas zonās, attiecībā uz iekārtām un pakalpojumiem, kas ir noteikti un nodrošināti atbilstīgi Eiropas reģionam paredzētajam ICAO Reģionālajam aeronavigācijas plānam.

Šajās izmaksās ietilpst vispārējās administratīvās izmaksas, apmācība, pētījumi, testi un izmēģinājumi, kā arī saistībā ar šiem pakalpojumiem veiktā pētniecība un izstrāde.

2. Kā aprēķinātās izmaksas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta b) apakšpunktam dalībvalstis var noteikt šādas izmaksas, ja tās radušās, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus:

- a) attiecīgo valsts iestāžu izmaksas;
- b) Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantā minēto kvalificēto iestāžu izmaksas;
- c) no starptautiskajiem nolīgumiem izrietošās izmaksas.

3. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktu daļu no ienākumiem, kuri izriet no maksājumiem, var izmantot, lai finansētu kopīgus projektus ar tīklu saistītām funkcijām, kas ir īpaši svarīgi, lai kopumā uzlabotu gaisa satiksmes pārvaldības darbību un aeronavigācijas pakalpojumus. Šādos gadījumos dalībvalstis nodrošina, ka pastāv vispusīga un pārredzama uzskaitē, lai gaisa telpas izmantotājiem nebūtu jāmaksā divreiz. Aprēķinātās izmaksas, kas rodas kopīgā projekta rezultātā, skaidri norāda saskaņā ar II un VII pielikumu.

4. Ieguldījumi jaunās GSP sistēmās un ievērojamu izmaiņu veikšana esošajās GSP sistēmās ir atbilstīga tiktāl, ciktāl tā ir saskaņīga ar Eiropas GSP ģenerālplānu, it īpaši, izmantojot kopīgus projektus, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktā.

7. pants

Izmaksu aprēķināšana

1. Aprēķinātās izmaksas un faktiskās izmaksas ietver izmaksas, kas attiecas uz šās regulas 6. pantā minētajiem atbilstīgajiem pakalpojumiem, iekārtām un darbībām un ir noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 12. pantā izklāstītajām uzskaites prasībām.

Starptautisko grāmatvedības standartu ieviešanas radītās vienreizējās sekas var izdalīt uz laika posmu, kas nepārsniedz 15 gadus.

Neskarot Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 17. un 19. pantu, aprēķinātās izmaksas nosaka līdz katra pārskata perioda sākumam, iekļaujot tās darbības uzlabošanas plānos par katru kalendāro gadu pārskata periodā gan reālā, gan nominālā izteiksmē. Par katru pārskata perioda kalendāro gadu starpību starp aprēķinātajām izmaksām, kas izteiktas nominālā izteiksmē pirms pārskata perioda, un aprēķinātajām izmaksām, kas pielāgotas, pamatojoties uz starpību starp faktisko Komisijas reģistrēto inflāciju Eurostat Saskaņotajā patērētāju cenu indeksā, kurš publicēts n gada aprīlī, un inflācijas pieņēmumu, kas norādīts darbības uzlabošanas plānā, par katru gadu pirms pārskata perioda un katru pārskata perioda gadu, pārnes uz $n + 2$ gadu vienības cenas aprēķināšanai.

Aprēķinātās izmaksas un faktiskās izmaksas aprēķina valsts valūtā. Ja funkcionālajam gaisa telpas blokam nolemj izveidot kopīgu tarifkācijas zonu ar vienotu vienības likmi, attiecīgās dalībvalstis nodrošina valsts izmaksu konvertēšanu euro vai kādā no attiecīgo valstu valūtām, lai pārredzami aprēķinātu vienoto vienības likmi, piemērojot šās regulas 17. panta 1. punkta trešo daļu. Minētās dalībvalstis attiecīgi paziņo par to Komisijai un Eirokontrolei.

2. Šā panta 1. punktā minētās izmaksas iedala personāla izmaksās, citās ekspluatācijas izmaksās, amortizācijas izmaksās, kapitāla un ārkārtas posteņu izmaksās, ieskaitot neatmaksājamos nodokļus un muitas nodokļus, kā arī citas saistītās izmaksas.

Personāla izmaksās ietilpst bruto atalgojums, maksa par virsstundām, darba devēju iemaksas sociālā nodrošinājuma shēmās, kā arī pensiju izmaksas un citi pabalsti. Pensiju izmaksas var aprēķināt, izmantojot piesardzīgus pieņēmumus saskaņā ar sistēmas pārvaldību vai atbilstīgajiem valsts tiesību aktiem. Minētie pieņēmumi ir sīki izklāstīti darbības uzlabošanas plānā.

Citās ekspluatācijas izmaksās ietilpst izmaksas, kas radušās, iegādājoties preces un pakalpojumus, kurus izmanto, lai sniegtu aeronavigācijas pakalpojumus, it īpaši saistībā ar ārpakalpojumiem, ārstata darbiniekiem, materiāliem, enerģiju, sabiedriskā-

jiem pakalpojumiem, ēku nomu, aprīkojumu un iekārtām, uzturēšanu, apdrošināšanas izmaksām un ceļošanas izdevumiem. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs pērk citus aeronavigācijas pakalpojumus, pakalpojumu sniedzējam šo pakalpojumu faktiskās izmaksas ir jāiekļauj citās ekspluatācijas izmaksās.

Amortizācijas izmaksas ir attiecināmas uz kopējiem fiksētajiem aktīviem, kas tiek izmantoti aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai. Fiksētie aktīvi ir jāamortizē saskaņā ar to paredzēto darbības laiku, izmantojot lineāro amortizācijas metodi, kas tiek piemērota amortizējamu aktīvu izmaksām. Aprēķinot amortizācijas izmaksas, var izmantot vēsturisko vai pašreizējo izmaksu uzskaiti. Amortizācijas laikā metodiku nemaina, un tā ir saskaņā ar metodiku, kuru piemēro, lai aprēķinātu kapitāla izmaksas (nominālās kapitāla izmaksas attiecībā uz vēsturisko izmaksu uzskaiti un faktiskās kapitāla izmaksas attiecībā uz pašreizējo izmaksu uzskaiti). Ja piemēro pašreizējo izmaksu uzskaiti, salīdzināšanai un novērtēšanai sniedz arī līdzvērtīgus vēsturisko izmaksu uzskaites datus.

Kapitāla izmaksās ietilpst:

- a) summa, ko veido pamatlīdzekļu vidējā neto uzskaites vērtība un kopējo aktīvu iespējamā korekcija, kuru nosaka valsts uzraudzības iestāde un kuru izmanto tādu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, kuri tiek jau ekspluatēti vai tiek būvēti, un neto apgrozāmo līdzekļu vidējā vērtība, izņemot procentu kontus, kas nepieciešami aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, un
- b) vidējās svērtās parādu procentu likmes un ieņēmumi no akcijām. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem bez pamatkapitāla vidējo svērtā lielumu aprēķina, pamatojoties uz peļņu, ko piemēro starpībai starp kopējiem aktīviem, kuri minēti a) apakšpunktā, un parādiem.

Ārkārtas posteņi ir vienreizējas, gada laikā radušās ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu saistītas izmaksas.

Korekcijas, kas nav saistītas ar Starptautisko grāmatvedības standartu noteikumiem, precīzē valsts pieņemtajā darbības plānā izskatīšanai Komisijā un papildinformācijā, kas jāsniedz saskaņā ar II pielikumu.

3. Šā panta 2. punktā paredzētajiem kapitāla izmaksu aprēķināšanas mērķiem būtiski ir tie faktori, kas attiecas uz finansēšanas ar aizņēmumu vai akciju kapitālu proporciju. Parādu procentu likmes atbilst aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja vidējām svērtajām procentu likmēm. Ieņēmumi no akcijām ir ienākumi, kas ir paredzēti darbības uzlabošanas plānā attiecībā uz pārskata periodu, un to pamatā ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja faktiskais finansiālais risks atbilstīgi pirms pārskata perioda veiktajam novērtējumam.

Ja aktīvi nepieder aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam, taču ir iekļauti kapitāla izmaksu aprēķinos, dalībvalstis nodrošina, ka šo aktīvu izmaksas netiek atgūtas divas reizes.

4. Faktisko izmaksu aprēķinā var iekļaut pārstrukturēšanas izmaksas, kuras aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem radušās pārskata periodos pirms atgūšanas pārskata perioda(-iem) un atbilst uzņēmējdarbības argumentācijai, kas apliecina, ka laika gaitā aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem tiek sniegti neto ieguvumi.

Valsts uzraudzības iestāde iesniedz Komisijai uzņēmējdarbības argumentāciju, pārstrukturēšanas izmaksu atgūšanas plānu, kā arī ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem veiktās uzņēmējdarbības argumentācijas un pārstrukturēšanas izmaksu atgūšanas plāna apspriešanas rezultātus.

Ja Komisija konstatē, ka ir apliecināti laika gaitā aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem plānotie neto ieguvumi, tā piecu mēnešu laikā pēc valsts uzraudzības iestādes iesniegto dokumentu saņemšanas informē par to attiecīgo dalībvalsti.

Ja Komisija konstatē, ka laika gaitā aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem plānotie neto ieguvumi nav apliecināti, tā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 2. punktu piecu mēnešu laikā pēc valsts uzraudzības iestādes iesniegto dokumentu saņemšanas pieņem lēmumu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārstrukturēšanas izmaksas nav atgūstamas, un informē par to attiecīgo dalībvalsti.

Attiecīgā dalībvalsts savā gada pārskatā atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 18. panta 4. punktam ziņo par pārstrukturēšanas izmaksu un aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem nodrošināto neto ieguvumu novērtējumu.

8. pants

Izmaksu sadalījums

1. Atbilstīgo pakalpojumu, iekārtu un darbību izmaksas 6. panta nozīmē pārredzamā veidā sadala atbilstīgi tarififikācijas zonām, kurās šīs izmaksas ir faktiski radušās.

Ja izmaksas radušās vairākās tarififikācijas zonās, tās ir proporcionāli jāsadala, izmantojot pārredzamu metodiku atbilstīgi 9. pantam.

2. Termināla pakalpojumu izmaksas attiecas uz šādiem pakalpojumiem:

- lidlauku vadības pakalpojumiem, lidlauka lidojumu informācijas pakalpojumiem, tostarp gaisa satiksmes konsultāciju pakalpojumiem un brīdināšanas pakalpojumiem;
- gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas noteiktā zonā ap lidostu saistīti ar gaisa kuģu ierašanos vai izlidošanu, pamatojoties uz darbības prasībām;
- visu citu aeronavigācijas pakalpojumu komponentu atbilstīgu sadali, kas atspoguļotu proporcionālu iedalījumu starp maršruta pakalpojumiem un termināla pakalpojumiem.

Šā panta 2. punkta b) un c) apakšpunkta nolūkā dalībvalstis pirms katra pārskata perioda sākuma nosaka kritērijus, kurus izmanto, lai sadalītu izmaksas starp termināla un maršruta pakalpojumiem par katru lidostu, un attiecīgi informē par to Komisiju.

3. Maršruta pakalpojumu izmaksas ir visas 1. punktā minētās izmaksas, izņemot 2. punktā minētās izmaksas.

4. Ja VFR lidojumiem saskaņā ar 10. pantu tiek piešķirti atbrīvojumi, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs VFR lidojumiem sniegto aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas norāda atsevišķi no IFR lidojumu izmaksām. Šīs izmaksas var noteikt ar robežmaksu metodi, ņemot vērā IFR lidojumu ieguvumus, kas izriet no VFR lidojumiem sniegtajiem pakalpojumiem.

9. pants

Izmaksu un tarififikācijas mehānismu pārredzamība

1. Dalībvalstis, saskaņojot rīcību, ne vēlāk kā septiņus mēnešus pirms katra pārskata perioda sākuma aicina gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus apspriest aprēķinātās izmaksas, plānotos ieguldījumus, pakalpojumu vienību prognozes, tarififikācijas politiku un galīgās vienības likmes. Apspriešanās piedalās arī aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji. Dalībvalstis pārredzamā veidā nodrošina saskaņā ar 6. pantu noteikto valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku izmaksu un vienības likmju pieejamību gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem, Komisijai un attiecīgā gadījumā Eirokontrolei.

Pārskata periodā dalībvalstis, saskaņojot rīcību, katru gadu aicina gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus apspriest ikvienu novirzi no prognozes, it īpaši attiecībā uz:

- faktisko satiksmi un izmaksām salīdzinājumā ar prognozēto satiksmi un noteiktajām izmaksām;
13. pantā noteiktā satiksmes riska dalīšanas mehānisma īstenošanu;
14. pantā noteiktā izmaksu dalīšanas mehānisma īstenošanu;
15. pantā izklāstītajām stimulējošajām shēmām;
16. pantā noteikto maksu pielāgošanu.

Apspriešanos var organizēt reģionāli. Gaisa telpas izmantotāju pārstāvji patur tiesības pieprasīt vairāk konsultāciju. Arī apspriešanos ar izmantotājiem organizē sistemātiski pēc tam, kad atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 17. un 19. pantam aktivizēts brīdinājuma mehānisms, kas ir iemesls, lai pārskatītu aprēķināto(-ās) vienības likmi(-es).

2. Informācija, kas minēta 1. punktā, pamatojas uz ziņojuma tabulām un sīki izstrādātiem noteikumiem, kas izklāstīti II, VI un VII pielikumā. Gadījumos, kad saskaņā ar 3. pantu konstatē, ka termināla aeronavigācijas pakalpojumus vai CNS, MET un AIS pakalpojumus sniedz tirgus apstākļos, 1. punktā minētā informācija pamatojas uz ziņojuma tabulām un sīki izstrādātiem noteikumiem, kas izklāstīti III pielikumā. Attiecīgajai dokumentācijai ir jābūt pieejamai gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem, Komisijai, Eirokontrolei un valsts uzraudzības iestādēm trīs nedēļas pirms apspriešanās sanāksmes. Attiecībā uz 1. punkta otrajā daļā minēto ikgadējo apspriedi attiecīgajai dokumentācijai ir jābūt pieejamai gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem, Komisijai, Eirokontrolei un valsts uzraudzības iestādēm katru gadu ne vēlāk kā 1. jūnijā.

3. Lai nodrošinātu iespēju ziņot par darbības uzlabošanas mērķu izpildi atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 18. panta 4. punktam, dalībvalstis līdz katra gada 1. jūnijam Komisijai un Eirokontrolei nodrošina informāciju par to faktiskajām izmaksām, kas radušās iepriekšējā gadā, un starpību starp faktiskajām izmaksām un darbības uzlabošanas plānā norādītajām aprēķinātajām izmaksām, izmantojot II, VI un VII pielikumā iekļautās ziņošanas tabulas un sīki izstrādātos noteikumus. Tās dalībvalstis, kuras saskaņā ar 3. pantu ir pieņēmušas lēmumu, ka termināla aeronavigācijas pakalpojumus vai CNS, MET un AIS pakalpojumus sniedz tirgus apstākļos, šo informāciju nodrošina, izmantojot III pielikumā iekļautās ziņošanas tabulas un sīki izstrādātos noteikumus.

III NODAĻA

AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS FINANSĒŠANA, IZMANTOJOT AERONAVIGĀCIJAS MAKSĀJUMUS

10. pants

Atbrīvojumi no aeronavigācijas maksājumiem

1. Dalībvalstis no maršruta maksājumiem atbrīvo:

- a) lidojumus, ko veic gaisa kuģis, kura maksimālā atļautā pacelšanās masa nepārsniedz divas tonnas;
- b) jauktos VFR/IFR lidojumus tarifikācijas zonās, kurās tie tiek veikti tikai un vienīgi VFR režīmā un kurās VFR lidojumiem netiek piemēroti maksājumi;
- c) lidojumus, kas tiek veikti tikai un vienīgi, lai oficiālā norīkojumā pārvadātu valdošo monarhu un viņa tiešos ģimenes locekļus, valsts vadītājus, valdību vadītājus un valdību ministrus; visos gadījumos tas ir jāapstiprina ar atbilstīgu statusa rādītāju vai piezīmi lidojuma plānā;
- d) atbilstīgās kompetentās iestādes apstiprinātus glābšanas un meklēšanas lidojumus.

2. Dalībvalstis no maršruta maksājumiem var atbrīvot:

- a) militāros lidojumus, kurus veic jebkuras valsts militārie gaisa kuģi;

b) mācību lidojumus, kas tiek veikti tikai un vienīgi, lai iegūtu apliecību vai kabīnes komandas reitingu, ja šis fakts ir apstiprināts ar atbilstīgu norādi lidojuma plānā; lidojumi ir jāveic tikai un vienīgi attiecīgās dalībvalsts gaisa telpā; lidojumus nedrīkst izmantot, lai pārvadātu pasažierus un/vai kravu, nedz arī lai pozicionētu vai pārtransportētu gaisa kuģi;

c) lidojumus, kas tiek veikti tikai un vienīgi, lai pārbaudītu vai izmēģinātu iekārtas, kuras tiek izmantotas vai kuras paredzēts izmantot kā aeronavigācijas virszemes palīgīdzekļus, izņemot attiecīgā gaisa kuģa veiktus pozicionēšanas lidojumus;

d) lidojumus, kuru galamērķis ir gaisa kuģa izlidošanai izmantotā lidosta un kuru laikā gaisa kuģis nav veicis starpposma nolaišanos;

e) VFR lidojumus;

f) humānās palīdzības lidojumus, kurus ir apstiprinājusi atbilstīgā kompetentā iestāde;

g) policijas un muitas lidojumus.

3. Dalībvalstis 1. un 2. punktā minētos lidojumus var atbrīvot no termināla maksājumiem.

4. Izmaksās, kas radušās saistībā ar atbrīvotajiem lidojumiem, ietilpst:

a) izmaksas, kas radušās saistībā ar 8. panta 4. punktā noteiktajiem atbrīvotajiem VFR lidojumiem, un

b) atbrīvoto IFR lidojumu izmaksas, ko aprēķina, ņemot vērā saistībā ar IFR lidojumiem radušās izmaksas, atbrīvoto pakalpojuma vienību īpatsvaru pakalpojuma vienību kopējā skaitā, kā arī kopējo pakalpojumu vienību skaitu saistībā ar IFR lidojumiem un pakalpojumu vienības saistībā ar VFR lidojumiem, ja tiem nav piemērots atbrīvojums. Izmaksas, kas radušās saistībā ar IFR lidojumiem, atbilst kopējām izmaksām, no kurām tiek atņemtas VFR lidojumu izmaksas.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji saņem atlīdzību par pakalpojumiem, ko sniedz atbrīvotajiem lidojumiem.

11. pants

Maršruta maksājumu aprēķināšana

1. Neierobežojot iespēju saskaņā ar 4. panta 2. punktu finansēt maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, izmantojot citus finansējuma avotus, maršruta maksājumiem, kas attiecīgajā maršruta tarifikācijas zonā tiek piemēroti konkrētajam lidojumam, ir jāatbilst šai maršruta tarifikācijas zonai noteiktajai vienības likmei un šim lidojumam noteiktajām maršruta pakalpojuma vienībām.

2. Vienības likmi un maršruta pakalpojumu vienības aprēķina saskaņā ar IV pielikumu.

12. pants

Termināla maksājumu aprēķināšana

1. Neierobežojot iespēju saskaņā ar 4. panta 3. punktu finansēt termināla aeronavigācijas pakalpojumus, izmantojot citus finansējuma avotus, termināla maksājumam, kas attiecīgajā tarifkācijas zonā tiek piemērots konkrētajam lidojumam, ir jāatbilst šai termināla tarifkācijas zonai noteiktajai vienības likmei un šim lidojumam noteiktajām termināla pakalpojuma vienībām. Iekasēšanas nolūkā nolaišanos un pacelšanos uzskata par vienu lidojumu. Vienība, kas tiek skaitīta, ir vai nu ielidojošais, vai izlidojošais reiss.

2. Vienības likmi un maršruta pakalpojumu vienības aprēķina saskaņā ar V pielikumu.

13. pants

Satiksmes riska dalīšana

1. Satiksmes riska dalīšanas mehānismu piemēro saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 12. pantā minētajiem principiem.

2. Turpmāk norādītās izmaksas neiesniedz satiksmes riska dalīšanai, un neatkarīgi no satiksmes attīstības tās nākamajā(-ajos) gadā(-os) radīs aprēķināto izmaksu palielināšanos vai samazināšanos:

- a) izmaksas, kas noteiktas atbilstīgi 6. panta 2. punktam, izņemot nolīgumus, kuri attiecas uz pārrobežu satiksmes pakalpojumu sniegšanu;
- b) aprēķinātās izmaksas attiecībā uz meteoroloģiskajiem pakalpojumiem;
- c) pielāgošana, ņemot vērā starpību starp prognozēto un faktisko inflāciju, kā minēts 7. panta 1. punktā;
- d) pārstrukturēšanas izmaksu atgūšana, ja tas ir atļauts atbilstīgi 7. panta 4. punktam;
- e) pārnese, kas izriet no satiksmes riska dalīšanas mehānisma īstenošanas;
- f) atļautie pārnese no iepriekšējā pārskata perioda, kuri izriet no izmaksu dalīšanas mehānisma īstenošanas, kā minēts 14. pantā;
- g) prēmijas vai sodi, kas izriet no finanšu stimulu shēmām, kuras minētas 15. pantā;
- h) pārlieku vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras var izrietēt no aeronavigācijas maksu pielāgošanas, piemērojot 16. pantu;
- i) pārlieku vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras izriet no satiksmes izmaiņām;

j) saistībā ar otro pārskata periodu – dalībvalstu pārlieku vai nepietiekoši atgūtās summas līdz 2011. gadam un 2011. gadā attiecībā uz maršruta pakalpojumiem un līdz 2014. gadam attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem.

Papildus iepriekš minētajam dalībvalstis to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju aprēķinātajām izmaksām, kuri saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 5. punktu ir saņēmuši atļauju sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas, var piemērot atbrīvojumu no satiksmes riska dalīšanas.

3. Ja noteiktajā n gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits nav augstāks vai zemāks vairāk nekā par 2 % no šā n gada darbības uzlabošanas plānā prognozētā, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja papildu ieņēmumus vai ieņēmumu zaudējumus attiecībā uz aprēķinātajām izmaksām nevar pārnest.

4. Ja kādā noteiktā periodā n gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits ir augstāks vairāk nekā par 2 % no pārskata perioda sākumā prognozētā, vismaz 70 % no papildu ieņēmumiem, ko iegūst attiecīgais(-ie) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs(-i), kuri pārsniedz 2 % no starpības starp faktiskajām pakalpojumu vienībām un prognozētajām attiecībā uz darbības uzlabošanas plānā noteiktajām izmaksām, attiecīgi samazina aprēķinātās n + 2 gada izmaksas.

Ja kādā noteiktā periodā n gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits ir zemāks vairāk nekā par 2 % no n gada darbības uzlabošanas plānā prognozētā, ne vairāk kā 70 % no ieņēmumu zaudējumiem, kas radušies attiecīgajam(-ajiem) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam(-iem), kuri pārsniedz 2 % no starpības starp faktiskajām pakalpojumu vienībām un prognozētajām attiecībā uz darbības uzlabošanas plānā noteiktajām aprēķinātajām izmaksām, attiecīgi palielina aprēķinātās izmaksas, sākot ne agrāk kā n + 2 gadā.

5. Ja kādā noteiktā periodā n gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits ir zemāks par 90 % no n gada darbības uzlabošanas plānā prognozētā, visi ieņēmumu zaudējumi, kas radušies attiecīgajam(-ajiem) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam(-iem), kuri pārsniedz 10 % no starpības starp faktiskajām pakalpojumu vienībām un prognozētajām attiecībā uz darbības uzlabošanas plānā noteiktajām aprēķinātajām izmaksām, attiecīgi palielina aprēķinātās izmaksas, sākot ne ātrāk kā n + 2 gadā.

Ja kādā noteiktā periodā n gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits pārsniedz 110 % no n gada darbības uzlabošanas plānā prognozētā, visi papildu ieņēmumi, kas radušies attiecīgajam(-ajiem) gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam(-iem), kuri pārsniedz 10 % no starpības starp faktiskajām pakalpojumu vienībām un prognozētajām attiecībā uz darbības uzlabošanas plānā noteiktajām aprēķinātajām izmaksām, attiecīgi samazina aprēķinātās n + 2 gada izmaksas.

6. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu gadījumā dalībvalstis var pieņemt lēmumu lidostām, kurās gada laikā veic mazāk par 225 000 IFR gaisa transporta kustību, nepiemērot iepriekš 3., 4. un 5. punktā paredzētās prasības. Dalībvalstis informē Komisiju par šo lēmumu divu mēnešu laikā pēc šās regulas publicēšanas.

14. pants

Izmaksu dalīšana

1. Izmaksu dalīšanas mehānismus piemēro atbilstīgi šādiem principiem:

a) ja visā pārskata periodā faktiskās izmaksas ir zemākas par pārskata perioda sākumā noteiktajām izmaksām, summas atlikumu patur aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, dalībvalsts vai attiecīgā kvalificētā iestāde;

b) ja visā pārskata periodā faktiskās izmaksas ir lielākas par aprēķinātajām izmaksām, kas noteiktas pārskata perioda sākumā, summas atlikumu sedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, dalībvalsts vai attiecīgā kvalificētā iestāde.

2. Izmaksas, kurām nepiemēro šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu:

a) šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētie izmaksu dalīšanas noteikumi neattiecas uz starpību starp aprēķinātajām un faktiskajām izmaksām saistībā ar izmaksu posteņiem, kuriem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, dalībvalsts vai attiecīgās kvalificētās iestādes ir veikušas pamatotus un nosakāmus kontroles pasākumus, bet kurus var uzskatīt par ārpus to kontroles esošiem saistībā ar:

i) neparedzētām izmaiņām valsts pensiju noteikumos, pensiju uzskaites noteikumos vai pensiju izmaksās neparedzētu finanšu tirgus apstākļu dēļ;

ii) būtiskām tādu kredītu procentu likmju izmaiņām, ar kuriem finansē izmaksas, kas rodas, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus;

iii) neparedzētiem jauniem izmaksu posteņiem, uz kuriem neattiecas darbības uzlabošanas plāns, bet kuri nepieciešami saskaņā ar likumu;

iv) neparedzētām izmaiņām valsts nodokļu tiesībās;

v) neparedzētām izmaiņām izmaksās vai ienākumos, kas izriet no starptautiskiem nolīgumiem.

b) Neskarot 7. panta 1. punkta trešo daļu, katru atbilstīgi 2. punkta a) apakšpunktam iekļauto izmaksu posteņi nosaka valsts uzraudzības iestāde, un darbības uzlabošanas plānā par katru izmaksu posteņi saistībā ar iepriekšējo pārskata periodu sniedz turpmāk minēto informāciju:

i) pilnīgs izmaksu posteņa apraksts;

ii) izmaksas, kas saistībā ar šo posteņi norādītas darbības uzlabošanas plānā;

iii) pamatojums, kāpēc izmaksu postenis tiek uzskatīts par atbilstīgu 2. punkta a) apakšpunkta darbības jomai, nevis 1. punkta a) un b) apakšpunkta darbības jomai;

iv) ārpus valsts uzraudzības iestāžu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju vai attiecīgās kvalificētās iestādes kontroles esoši ārēji notikumi vai apstākļi, kas izraisījuši atšķirības starp ar šo izmaksu posteņi saistītajām faktiskajām un aprēķinātajām izmaksām;

v) pasākumi, kas veikti, lai kontrolētu ar šo posteņi saistīto izmaksu risku.

c) Starpību starp faktiskajām un aprēķinātajām izmaksām saistībā ar šiem posteņiem nosaka un izskaidro atbilstīgi VII.2. pielikumam.

d) Ja visa pārskata perioda laikā pēc izmaksu atskaitīšanas no 2. punkta a) apakšpunkta darbības jomas faktiskās izmaksas ir zemākas par pārskata perioda sākumā noteiktajām aprēķinātajām izmaksām, attiecīgo starpību atmaksā gaisa telpas izmantotājiem, veicot pārnese uz nākamo(-ajiem) pārskata periodu(-iem).

e) Ja visa pārskata perioda laikā pēc izmaksu iekļaušanas no 2. punkta a) apakšpunkta darbības jomas faktiskās izmaksas pārsniedz pārskata perioda sākumā noteiktās aprēķinātās izmaksas, attiecīgo starpību izmaksā gaisa telpas izmantotājiem, veicot pārnese uz nākamo(-ajiem) pārskata periodu(-iem).

f) Attiecīgā valsts uzraudzības iestāde katru gadu nosaka, vai faktisko izmaksu izmaiņas attiecībā pret aprēķinātajām izmaksām ir saistītas ar 2. punkta a) apakšpunktā norādītajiem attiecīgajiem notikumiem vai apstākļiem un atbilst 2. punkta b) apakšpunkta prasībām. Tā arī pārbauda, vai to izmaksu izmaiņas, kuras ir jāatmaksā gaisa telpas izmantotājiem, ir konkrēti identificētas un iedalītas kategorijās. Tā katru gadu informē gaisa telpas izmantotājus un ziņo Komisijai par novērtējuma rezultātiem. Ja Komisija sešu mēnešu laikā pēc attiecīgās valsts uzraudzības iestādes gada novērtējuma ziņojuma saņemšanas konstatē, ka novērtējuma ziņojumā nav norādīts, ka faktisko un aprēķināto izmaksu starpība patiešām ir 2. punkta a) apakšpunktā norādīto attiecīgo notikumu vai apstākļu rezultāts un atbilst 2. punkta b) apakšpunkta prasībām, tā atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 2. punktā noteiktajai procedūrai pieņem lēmumu, ka attiecīgajai(-ajām) dalībvalstij(-īm) atbilstīgi tās secinājumiem nav atļauts daļēji vai pilnībā piemērot 2. punkta noteikumus attiecībā uz faktisko un aprēķināto izmaksu starpību.

- g) Pārnesuma summu nosaka faktori, un to apraksta papildinformācijā, kuru sniedz saskaņā ar VI pielikumu.

15. pants

Stimulējošas shēmas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem

1. Dalībvalstis pieņem to aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem paredzētus finanšu stimulus galvenajās darbības jomās, un tās var pieņemt šādus finanšu stimulus vides darbības jomā atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 12. pantam. Šos stimulus veidos prēmijas par darbības mērķa līmeņu pārsniegšanu un sodi par šo līmeņu nesasniegšanu, un tās pieskaita pieņemtajām aprēķinātajām izmaksām vai atvelk no tām atbilstīgi sasniegtajam darbības līmenim.

Šādas finanšu stimulu shēmas atbilst šādiem principiem:

- a) $n + 2$ gada vienības likmi pielāgo, lai piešķirtu prēmiju par mērķa pārsniegšanu vai piemērotu sodus par mērķa nesasniegšanu atbilstīgi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja faktiskajam darbības līmenim n gadā salīdzinājumā ar attiecīgo mērķi;
 - b) piemērojamais prēmiju un sodu līmenis ir samērīgs ar sasniegtajiem mērķiem un sasniegtajiem darbības rezultātiem; prēmiju nepiešķir par darbības rezultātiem, kas atbilst darbības mērķos paredzētajam līmenim vai ir zemāki par šo līmeni;
 - c) piemērojamais prēmiju un sodu līmenis ir vienāds;
 - d) maksimālā kopējā prēmiju summa un maksimālā kopējā sodu summa nepārsniedz 1 % no ieņēmumiem, kas iegūti n gadā, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus;
 - e) darbības rezultātu izmaiņu līmeņus un piemērojamo prēmiju un sodu līmeni nosaka pēc 9. pantā minētās apspriešanās un norāda darbības uzlabošanas plānā;
 - f) funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu gadījumā prēmijas un sodus piemēro attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
 - g) attiecībā uz galvenajām darbības jomām var pielāgot darbības mērķa līmeņus, lai aptvertu tikai kavējumu cēloņus saistībā ar ATC iespējām, ATC maršrutu sastādīšanu, ATC personāla nodrošināšanu, ATC aprīkojumu, gaisa telpas pārvaldību un īpašiem pasākumiem ar ATFCM rokasgrāmatas kodiem C, R, S, T, M un P.
2. Valsts uzraudzības iestādes pārrauga, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pareizi īsteno šīs stimulu shēmas.

16. pants

Aeronavigācijas maksājumu pielāgošana

1. Dalībvalstis, pēc 9. pantā noteiktā apspriešanās piedāvājuma valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī un pamatojoties uz nediskriminācijas un pārredzamības principu, var pielāgot gaisa telpas izmantotāju aeronavigācijas maksājumus nolūkā atspoguļot to centienus, lai it īpaši:

- a) optimizētu aeronavigācijas pakalpojumu izmantošanu;
- b) samazinātu lidojumu ietekmi uz vidi;
- c) samazinātu aeronavigācijas pakalpojumu kopējās izmaksas un palielinātu to efektivitāti, it īpaši, pielāgojot maksājumus tīkla noslodzes pakāpei konkrētā apgabalā vai konkrētā maršrutā noteiktos laikos.

Maksājumu pielāgošana nerada nekādas vispārējas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja ieņēmumu izmaiņas. Pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas pārnes uz nākamo periodu.

2. Pamatojoties uz nediskriminācijas un pārredzamības principu, aeronavigācijas maksājumus var pielāgot arī nolūkā paātrināt SESAR ATM iespēju izvērsanu. Pielāgošanas mērķis it īpaši var būt stimulu sniegšana gaisa kuģa aprīkošanai ar kopīgajos projektos iekļautajām sistēmām atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktam.

3. Aeronavigācijas maksājumu pielāgošana nozīmē atbilstīgi 11. un 12. panta noteikumiem aprēķinātā maršruta maksājuma un/vai termināla maksājuma izmaiņas.

4. Valsts uzraudzības iestādes pārrauga, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pareizi īsteno aeronavigācijas maksājumu pielāgošanu.

17. pants

Tarifkācijas zonu vienības likmju noteikšana

1. Dalībvalstis nodrošina, lai katras tarifkācijas zonas vienības likmes noteiktu katru gadu. Neskarot 2. punktu, vienības likmes gada laikā nemaina.

Vienības likmes nosaka saskaņā ar šādu procesu:

- a) attiecībā uz katru pārskata perioda gadu vienības likmes n gadam aprēķina līdz $n - 1$ gada 1. novembrim, pamatojoties uz darbības uzlabošanas plānā sniegtajām aprēķinātajām vienības izmaksām un šās regulas IV pielikuma 2.2. punktā un V pielikumā noteiktajiem pielāgojumiem;
- b) dalībvalsts līdz $n - 1$ gada 1. jūnijam iesniedz Komisijai n gada vienības izmaksas atbilstīgi 9. panta 1. un 2. punktam;

- c) Komisija novērtē šīs vienības likmes, ņemot vērā šās regulas un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 noteikumus;
- d) ja Komisija konstatē, ka vienības likmes atbilst šās regulas un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 noteikumiem, tā četru mēnešu laikā pēc vienības likmju iesniegšanas informē attiecīgo dalībvalsti;
- e) ja Komisija konstatē, ka vienības likmes neatbilst šās regulas un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 noteikumiem, tā četru mēnešu laikā pēc vienības likmju iesniegšanas attiecīgi informē attiecīgo dalībvalsti, un tā viena mēneša laikā iesniedz Komisijai pārskatītas vienības likmes;
- f) dalībvalstis attiecīgos gadījumos ne vēlāk kā līdz n – 1 gada 1. novembrim informē Komisiju un Eirokontroli par katras tarififikācijas zonas vienības likmēm.

Vienības likmes nosaka valsts valūtā. Ja dalībvalstis, kuras ietilpst funkcionālajā gaisa telpas blokā, nolēm j izveidot kopīgu tarififikācijas zonu ar vienotu vienības likmi, šo likmi nosaka euro vai vienā no attiecīgo dalībvalstu valstis valūtām. Attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju un Eirokontroli par piemērojamo valūtu.

2. Ja darbības uzlabošanas plānus pieņem pēc 1. novembra gadā, kas ir pirms pārskata perioda sākuma gada, vai pārskata saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 17. un 19. pantu, vienību likmes vajadzības gadījumā pārrēķina, pamatojoties uz galīgo pieņemto plānu vai piemērojamajiem koriģējošajiem pasākumiem. Šajā nolūkā un saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 16. pantu dalībvalstis pēc iespējas agrāk pirmajā pārskata perioda gadā vai pirmajā pārskatīto darbības uzlabošanas plānu un mērķu piemērošanas gadā aprēķina un piemēro savu vienības likmi saskaņā ar pieņemto darbības uzlabošanas plānu. Ieņēmumu starpību, kas radusies, īslaicīgi piemērojot sākotnēju vienības likmi, pārnes, ņemot vērā nākamā gada vienības likmes aprēķinā. Attiecībā uz pirmo pārskata perioda gadu vai pirmo pārskatīto darbības uzlabošanas plānu un mērķu piemērošanas gadu 13. pantā paredzēto satiksmes riska dalīšanas mehānismu piemēro, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām un pakalpojumu vienībām, kas ir norādītas galīgajā pieņemtajā darbības uzlabošanas plānā, kā arī pamatojoties uz gada faktiskajām pakalpojuma vienībām.

18. pants

Maksājumu iekasēšana

1. Dalībvalstis var iekasēt maksājumus kā vienotu maksājumu par katru lidojumu. Ja maksājumi tiek aprēķināti un iekasēti reģionāli, norēķinu valūta var būt euro un administratīvās vienības likmi, kas atbilst norēķinu un maksājumu iekasēšanas izmaksas, var pievienot attiecīgajai vienības likmei. Dalībvalstis nodrošina, ka to vārdā iekasētās summas izmanto, lai segtu atbilstīgi šās regulas noteikumiem noteiktās izmaksas.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāji laikus un pilnā apmērā nomaksā visus aeronavigācijas maksājumus.

3. Dalībvalstis nodrošina efektīvu izpildes pasākumu piemērošanu. Šādi pasākumi var iekļaut pakalpojuma sniegšanas atteikumu, gaisa kuģa aizturēšanu vai arī citus izpildes pasākumus saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

19. pants

Pārsūdzība

Dalībvalstis nodrošina, lai saskaņā ar šo regulu pieņemtie lēmumi būtu pienācīgi pamatoti un uz tiem attiektos efektīva pārskatīšanas un/vai pārsūdzības procedūra.

20. pants

Atbilstības uzraudzības veicināšana

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāsekmē pārbaudes un apsekojumi, tostarp objektu apmeklējumi, ko veic valsts uzraudzības iestāde vai tās pilnvarota kvalificēta iestāde, kura rīkojas uzraudzības iestādes vārdā. Šo iestāžu pilnvarotajām personām ir tiesības:

- pārbaudīt attiecīgos grāmatvedības dokumentus, aktīvu reģistrus, uzskaites dokumentus un jebkuru citu informāciju, kas ir būtiska, nosakot aeronavigācijas maksājumus;
- iegūt šādu dokumentu kopijas vai izrakstus;
- esot objektā, pieprasīt sniegt paskaidrojumus mutiski;
- iekļūt attiecīgās telpās, teritorijās un transporta līdzekļos.

Šādas pārbaudes un apsekojumus veic saskaņā ar procedūrām, kas ir spēkā dalībvalstī, kurā tās tiek veiktas.

21. pants

Pārskate

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 24. pantā minētajā Komisijas veiktajā darbības uzlabošanas sistēmas pārskatē iekļauj satiksmes riska dalīšanas mehānismu, kas noteikts 13. pantā, izmaksu dalīšanas mehānismu, kas minēts 14. pantā, stimulējošās shēmas, kas izveidotas atbilstoši 15. pantam, maksājumu pielāgošanu atbilstīgi 16. pantam un to ietekmi un efektivitāti noteikto darbības mērķu sasniegšanā.

22. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

2. Kā norādīts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 8. pantā, šī regula ir piemērojama, sākot ar otro pārskata periodu un minētā perioda laikā. Lai nodrošinātu iespēju pieņemt Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 10. panta 2. punktā paredzētos Savienības mēroga mērķus pirms otrā pārskata perioda sākuma, kā arī sagatavot un pieņemt darbības uzlabošanas plānus saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 1. panta 5. punktu, 3. pantu, 7. panta 4. punktu, 9. pantu, 14. panta 2. punkta b)–f) apakšpunktu un 17. pantu, darbības uzlabošanas sistēmu un šās regulas pielikumus piemēro, sākot ar datumu, kad stājas spēkā šī regula.

23. pants

Regulas (EK) Nr. 1794/2006 darbības joma

Komisijas 2006. gada 6. decembra Regulu (EK) Nr. 1794/2006, ar ko nosaka kopēju tarififikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem, atceļ no 2015. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2013. gada 3. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

NOVĒRTĒJUMS PAR TIRGUS APSTĀKĻU PASTĀVĒŠANU SAISTĪBĀ AR TERMINĀLA AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU UN/VAI CNS, MET UN AIS PAKALPOJUMU SNIEGŠANU SASKAŅĀ AR 3. PANTU

Lai noteiktu, vai termināla aeronavigācijas pakalpojumi un/vai CNS, MET un AIS pakalpojumi tiek sniegti tirgus apstākļos, ir jānovērtē turpmāk minētie kritēriji.

1. Kādas ir pakalpojumu sniedzēju iespējas brīvi piedāvāt šos pakalpojumus vai atteikties no šādu pakalpojumu sniegšanas:
 - a) vai pastāv kādi nozīmīgi juridiski vai ekonomiski šķēršļi, kuru dēļ pakalpojumu sniedzējs nevar piedāvāt pakalpojumus vai kuru dēļ ir spiests atteikties no šādu pakalpojumu sniegšanas, vai arī šādu šķēršļu nav;
 - b) līguma darbības laiks;
 - c) vai pastāv procedūra, kas viena aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja aktīvus un personālu ļauj nodot citam pakalpojumu sniedzējam.
2. Kādas ir pakalpojumu sniedzēja, arī lidostu, iespējas pašam uzņemties pakalpojumu sniegšanu:
 - a) vai pastāv juridiski, līgumiski vai praktiski šķēršļi, kas liedz izvēlēties citu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, vai termināla aeronavigācijas pakalpojumu gadījumā – lidostai pašai uzņemties aeronavigācijas pakalpojumu nodrošināšanu, jeb vai tādi šķēršļi nepastāv;
 - b) gaisa telpas izmantotāju pārstāvju loma aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja izvēlē.
3. Vai ir pietiekama izvēle attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem:
 - a) publiskās iepirkuma procedūras īstenošana (nav piemērojama, ja lidosta pati sniedz pakalpojumus);
 - b) attiecīgā gadījumā pierādījums par alternatīviem pakalpojumu sniedzējiem, kuri piedalās iepirkuma procedūrā un ir agrāk snieguši pakalpojumus, iekļaujot iespēju lidostai pašai nodrošināt pakalpojumus.
4. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem – komerciālo izmaksu spiediena vai stimulējošu noteikumu ietekme uz lidostām:
 - a) vai lidostas aktīvi sacenšas par aviosabiedrību piesaisti;
 - b) cik lielā mērā lidostas sedz aeronavigācijas pakalpojumu maksājumus;
 - c) vai lidostas darbojas konkurences apstākļos vai arī saskaņā ar ekonomiskajiem stimuliem, kas izstrādāti, lai nosegtu cenas vai kādā citā veidā stimulētu izmaksu samazinājumu.
5. Ja termināla aeronavigācijas pakalpojumu vai CNS, MET un AIS pakalpojumu sniedzējs nodrošina arī maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, šis darbības uzskaita un par tām ziņo atsevišķi.
6. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem novērtējumu šajā pielikumā veic par katru lidostu atsevišķi.

II PIELIKUMS

IZMAKSU UN VIENĪBU IZMAKSU PĀRREDZAMĪBA

1. ZIŅOJUMA TABULA

Katra dalībvalsts un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs aizpilda šajā pielikumā iekļauto ziņojuma tabulu par katru to atbildībā esošo tarifkācijas zonu un katru pārskata perioda gadu. Dalībvalstis sniedz arī konsolidētu ziņojuma tabulu par katru to atbildībā esošo tarifkācijas zonu.

Konsolidēto tabulu aizpilda par katru lidostu, uz kuru attiecas šās regulas noteikumi. Izmaksas saistībā ar lidostām, kurās gada laikā veic mazāk par 70 000 IFR gaisa transporta kustību (aprēķina kā vidējo rādītāju iepriekšējos trīs gados), var sniegt konsolidētā veidā.

Ja tarifkācijas zonā ietilpst vairāku dalībvalstu gaisa telpa, tās aizpilda tabulu kopīgi saskaņā ar 5. panta 4. punktu.

Faktiskās izmaksas nosaka, pamatojoties uz apstiprinātajiem finanšu pārskatiem. Izmaksas nosaka saskaņā ar uzņēmējdarbības plānu, kas nepieciešams atbilstoši sertifikātam, un ziņo valūtā, kurā tās ir reģistrētas saskaņā ar 7. panta 1. punkta ceturto daļu.

Faktiskās pakalpojumu vienības nosaka, pamatojoties uz iestādes, kas sagatavo rēķinus un iekasē maksājumus, sniegtajiem datiem. Visas atšķirības no šiem datiem pienācīgi pamato sniegtajā papildinformācijā.

Lai atvieglotu Komisijai Savienības darbības mērķu noteikšanu un neskarot darbības plānus, kurus plānots pieņemt, dalībvalstis un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji aizpilda ziņojuma tabulu ar sākotnēji prognozētiem skaitļiem deviņpadsmit mēnešus pirms pārskata perioda sākuma.

Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu (14. panta 2. punkta b) apakšpunkts)

3.9 Kopējās izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Kopējās izmaksas pēc pakalpojumu, kurus sniedz lidojumiem, kam piemēro atbrīvojumu, izmaksu atskaitījumiem (nominālā izteiksmē)

4.1 Izmaksas par VFR lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu										
4.2 Kopējās aprēķinātās/faktiskās izmaksas										

5. Izmaksu efektivitātes GDR. Aprēķinātās/faktiskās izmaksas (reālā izteiksmē)

5.1 Inflācija % ⁽³⁾										
5.2 Cenas indekss ⁽⁴⁾										
5.3 Kopējās izmaksas reālā izteiksmē ⁽⁵⁾ Kopā % n/n-1										
5.4 Kopējais pakalpojumu vienību skaits Kopā % n/n-1										
5.5 Vienību izmaksas Kopā % n/n-1										

Izmaksas un aktīvu bāzes posteņi '000 – pakalpojumu vienības '000

⁽¹⁾ Ieskaitot Eirokontroles izmaksas (sk. informāciju 3. tabulā).⁽²⁾ Neaizpildīt, ja šādus pakalpojumus sniedz saskaņā ar 3. panta noteikumiem.⁽³⁾ Faktiskā/prognozētā inflācija, ko izmantoja aprēķināto izmaksu noteikšanai nominālā izteiksmē – faktiskā/pārskatītā prognozētā inflācija⁽⁴⁾ Prognozētais cenas indekss – bāze 100 N - 3 gadā inflācija N - 2: inflācija N - 1:

Faktiskais cenas indekss – bāze 100 N - 3 gadā inflācija N - 2: inflācija N - 1:

⁽⁵⁾ Aprēķinātās izmaksas (darbības uzlabošanas plāns) reālā izteiksmē – faktiskās/pārskatītās prognozētās izmaksas N - 3 cenās.

2. PAPILDU INFORMĀCIJA

Turklāt dalībvalstīm un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jānodrošina vismaz šāda informācija:

- a) metodoloģijas apraksts, kuru izmanto, lai iekārtu un pakalpojumu izmaksas sadalītu starp dažādiem aeronavigācijas dienestiem, ņemot vērā ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu, un metodoloģijas apraksts, kuru izmanto šo izmaksu sadalījumam atbilstoši dažādām tarifkācijas zonām;
- b) metodoloģijas un pieņēmumu apraksts, ko izmanto, lai noteiktu VFR lidojumiem sniegto aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas, gadījumos, kad saskaņā ar 10. pantu VFR lidojumiem piešķir atbrīvojumus;
- c) papildus 7. panta 2. punktam visu to korekciju apraksts un pamatojums, kuras nav saistītas ar Starptautisko grāmatvedības standartu;
- d) amortizācijas izmaksu aprēķināšanai izmantotās metodes apraksts un izskaidrojums: vēsturiskās izmaksas un pašreizējās izmaksas; pieņemot pašreizējo izmaksu uzskaites metodi, ir jānodrošina dati par atbilstošajām vēsturiskajām izmaksām;
- e) kapitāla izmaksu pamatojums, ieskaitot aktīvu bāzes komponentes, kopējo aktīvu un ieņēmumu no akcijām iespējamās korekcijas;
- f) kopējās izmaksas par lidostu attiecībā uz lidostām, kurās gada laikā veic mazāk par 70 000 IFR gaisa transporta kustību, ja tās ziņošanas tabulā norāda konsolidētā veidā;
- g) kritēriji, kas izmantoti, lai sadalītu izmaksas starp termināla un maršruta pakalpojumiem katrai lidostai, kura ietilpst šās regulas darbības jomā;
- h) meteoroloģisko izmaksu sadalījums tiešajās izmaksās un "MET pamatizmaksās", kas definētas kā maksas par atbilstošajām meteoroloģiskajām iekārtām un pakalpojumiem, kurus izmanto arī vispārīgu meteoroloģisko pakalpojumu nodrošināšanai; šajā sadaļā ietilpst vispārējā analīze un prognozes, tīkli virsmas un atmosfēras augšējo slāņu novērošanai, meteoroloģiskās sakaru sistēmas, datu apstrādes centri, kā arī saistītie pētniecisko darbību, mācību un administrācijas centri;
- i) metodikas apraksts, kas izmantota kopējo MET izmaksu un MET pamatizmaksu sadalījumam civilajā aviācijā, kā arī starp tarifkācijas zonām;
- j) kā noteikts 1. punktā, deviņpadsmit mēnešus pirms pārskata perioda sākuma iesniegto prognozēto izmaksu un satiksmes apraksts;
- k) katru gadu pārskata periodā iesniegto faktisko izmaksu apraksts un to starpība salīdzinājumā ar noteiktajām izmaksām;
- l) vajadzības gadījumā – ziņoto faktisko pakalpojumu vienību apraksts un starpība gan salīdzinājumā ar prognozi, gan Eiropas kontroles sniegtajiem datiem attiecībā uz katru pārskata perioda gadu;
- m) katru pārskata perioda gadu – starpība starp darbības uzlabošanas plānos norādītajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ieguldījumiem un faktiskajiem tēriņiem, kā arī starpība starp datumu, kad plānota šo ieguldījumu stāšanās spēkā, un faktisko situāciju.

B tabula

Organizācija: Tarifikācijas zona: Lidostas nosaukums:		Gads n							
Lidosta i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Ilggadējā cena (a)									
Produkcijas vienība (b)									
Vienības cena									

1.2. Papildu informācija

Dalībvalstis papildus sniedz vismaz šādu informāciju:

- kritēriju apraksts, kurus izmanto, lai iekārtu un pakalpojumu izmaksas sadalītu starp dažādiem aeronavigācijas dienestiem, ņemot vērā ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu;
- atšķirību starp plānotajiem un faktiskajiem rādītājiem attiecībā uz (n - 1) gadu apraksts un izskaidrojums;
- plānoto izmaksu un ieguldījumu pieciem gadiem apraksts un izskaidrojums saistībā ar plānoto satiksmi;
- amortizācijas izmaksu – vēsturisko vai pašreizējo izmaksu – aprēķināšanai pieņemtās metodes apraksts un izskaidrojums;
- kapitāla izmaksu pamatojums, ietverot aktīvu bāzes komponentes.

2. AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU FINANSĒŠANA

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji par katru termināla tarifikācijas zonu iesniedz aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu finansējuma veida vai veidu aprakstu.

IV PIELIKUMS

MARŠRUTA PAKALPOJUMU VIENĪBU UN VIENĪBU LIKMJU APRĒĶINĀŠANA

1. Maršruta pakalpojumu vienību aprēķināšana

- 1.1. Maršruta pakalpojuma vienību aprēķina, attiecīgā gaisa kuģa attāluma faktoru reizinot ar svara faktoru. Maršruta pakalpojumu vienību summu veido ar IFR lidojumiem saistīto pakalpojumu vienību summa, kā arī ar VFR lidojumiem saistītās pakalpojumu vienības, ja tām nav piemērots atbrīvojums saskaņā ar 10. pantu.
- 1.2. Attāluma faktoru iegūst, kilometros izteikto ortodromas attālumu no tarifkācijas zonas sākuma punkta līdz gala punktam dalot ar simt, aprēķiniem izmantojot jaunāko zināmo lidojuma plānu, kuru gaisa satiksmes plūsmas nolūkam aizpilda attiecīgā gaisa kuģa apkalpe.
- 1.3. Ja lidojuma gala un sākuma punkts ir identisks tarifkācijas zonās, attāluma faktors atbilst ortodromas attālumam starp šiem punktiem un vistālākajam lidojuma plāna punktam, reizinot to ar divi.
- 1.4. Vērā ņemamais attālums ir jāsamazina par 20 km ik reizes, kad lidmašīna paceļas no dalībvalsts teritorijas vai nolaižas tajā.
- 1.5. Svara faktors, ko izsaka līdz divām zīmēm aiz komata, ir kvadrātsakne no koeficienta, kuru iegūst, dalot ar piecdesmit metriskajās tonnās izteikto gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru, kas ir norādīts lidojumperīguma sertifikātā vai jebkurā līdzvērtīgā gaisa kuģa operatora iesniegtajā oficiālajā dokumentā. Ja šis svars nav zināms, ir jāizmanto vislielākais zināmais tā paša tipa gaisa kuģa svars. Ja gaisa kuģim ir vairāk nekā viens sertificēts maksimālais pacelšanās svars, ir jāizmanto vislielākais no tiem. Ja gaisa kuģa operatoram ir vairāki gaisa kuģi, kas ir viena gaisa kuģu tipa dažādi modeļi, katram no izmantotajiem šā tipa gaisa kuģiem svara faktoru nosaka, pamatojoties uz visu šā ekspluatanta rīcībā esošo attiecīgā tipa gaisa kuģu vidējo maksimālo pacelšanās masu. Attiecībā uz katru gaisa kuģa tipu un attiecībā uz katru operatoru svara faktors ir jānosaka vismaz vienu reizi gadā.

2. Maršruta vienību likmju aprēķināšana

- 2.1. Maršruta vienības likmi aprēķina pārskata periodā pirms katra gada sākuma.
- 2.2. To aprēķina, dalot maršruta pakalpojumu vienību attiecīgajā gadā prognozēto kopskaitu, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā, šādu elementu algebriskā summā:
 - i) nominālā izteiksmē izteiktas attiecīgā gada noteiktās izmaksas, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā;
 - ii) starpības pielāgošana starp prognozēto un faktisko inflāciju, kā minēts 7. panta 1. punktā;
 - iii) pārstrukturēšanas izmaksu atgūšana, ja tas ir atļauts atbilstīgi 7. panta 4. punktam;
 - iv) pārnesumi, kas izriet no satiksmes riska dalīšanas mehānisma īstenošanas, kā minēts 13. pantā;
 - v) pārnesumi no iepriekšējā pārskata perioda, kuri izriet no izmaksu dalīšanas mehānisma īstenošanas, kā minēts 14. pantā;
 - vi) prēmijas un sodi, kas izriet no finanšu stimulu shēmām, kuras minētas 15. pantā;
 - vii) pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras var izrietēt no aeronavigācijas maksu pielāgošanas, piemērojot 16. pantu;
 - viii) pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras izriet no satiksmes izmaiņām;
 - ix) attiecībā uz pirmajiem diviem pārskata periodiem – pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kas dalībvalstīm radušās līdz 2011. gadam un 2011. gadā;
 - x) citu ieņēmumu atskaitīšana.

V PIELIKUMS

TERMINĀLA PAKALPOJUMU VIENĪBU UN VIENĪBU LIKMJU APRĒĶINĀŠANA

1. Termināla pakalpojumu vienību aprēķināšana

- 1.1. Termināla pakalpojumu vienībai ir jāatbilst attiecīgā gaisa kuģa svara faktoram.
- 1.2. Ar precizitāti līdz divām zīmēm aiz komata izteiktais svara faktors ir koeficients, kuru iegūst, IV pielikuma 1.5. punktā minēto tonnās izteikto gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru 0,7. pakāpē dalot ar piecdesmit.

2. Termināla vienību likmju aprēķināšana

- 2.1. Termināla vienības likmi aprēķina pārskata periodā pirms katra gada sākuma.
- 2.2. To aprēķina, dalot termināla pakalpojumu vienību attiecīgajā gadā prognozēto kopskaitu, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā, šādu elementu algebriskā summā:
 - i) nominālā izteiksmē izteiktas attiecīgā gada noteiktās izmaksas, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā;
 - ii) starpības pielāgošana starp prognozēto un faktisko inflāciju, kā minēts 7. panta 1. punktā;
 - iii) pārstrukturēšanas izmaksu atgūšana, ja tas ir atļauts atbilstīgi 7. panta 4. punktam;
 - iv) attiecīgā gadījumā pārnēsumi, kas izriet no satiksmes riska dalīšanas īstenošanas, kā minēts 13. pantā;
 - v) pārnēsumi no iepriekšējā pārskata perioda, kuri izriet no izmaksu dalīšanas mehānisma īstenošanas, kā minēts 14. pantā;
 - vi) prēmijas un sodi, kas izriet no finanšu stimulu shēmām, kas minētas 15. pantā;
 - vii) pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras var izrietēt no aeronavigācijas maksu pielāgošanas, piemērojot 16. pantu;
 - viii) pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kuras izriet no satiksmes izmaiņām;
 - ix) attiecībā uz pirmajiem diviem pārskata periodiem – pārlietu vai nepietiekoši atgūtās summas, kas dalībvalstīm radušās līdz 2014. gadam un 2014. gadā;
 - x) citu ieņēmumu atskaitīšana.

VI PIELIKUMS

TARIFIKĀCIJAS MEHĀNISMS

1. ZIŅOJUMA TABULA

Dalībvalstis un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji par katru to atbildībā esošo tarifikācijas zonu un katru pārskata periodu aizpilda šajā pielikumā iekļauto ziņojuma tabulu. Dalībvalstis iesniedz arī konsolidētu tabulu par katru to atbildībā esošu tarifikācijas zonu.

Ja tarifikācijas zonā ietilpst vairāku dalībvalstu gaisa telpa, dalībvalstis aizpilda tabulu kopīgi saskaņā ar 5. panta 4. punkta noteikumiem.

2. tabula. Vienības likmes aprēķināšana

Tarifikācijas zonas nosaukums: Struktūras nosaukums:	Pārskata periods: N līdz N + 4				
Vienības likmes aprēķināšana	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Aprēķinātās izmaksas nominālā izteiksmē un inflācijas pielāgojums</p> <p>1.1. Aprēķinātās izmaksas nominālā izteiksmē – izņemot VFR – 1. tabula 1.2. Faktiskais inflācijas koeficients – 1. tabula 1.3. Prognozētais inflācijas koeficients – 1. tabula 1.4. Inflācijas korekcija ⁽¹⁾: pārnesamā n gada summa</p> <p>2. Prognozētā un faktiskā kopējā pakalpojumu vienību summa</p> <p>2.1. Prognozētā kopējā pakalpojumu vienību summa (darbības uzlabošanas plāns) 2.2. Faktiskā kopējā pakalpojumu vienību summa 2.3. Faktiskā/prognozētā kopējā pakalpojumu vienību summa (izsakot %)</p> <p>3. Izmaksas, ievērojot satiksmes riska dalīšanu</p> <p>3.1. Noteiktās izmaksas nominālā izteiksmē – izņemot VFR (ziņots no 1. tabulas) 3.2. Inflācijas korekcija: uz n gadu pārnestā summa 3.3. Satiksme: uz n gadu pārnestās summas 3.4. Satiksmes riska dalīšana: uz n gadu pārnestie papildu ieņēmumi 3.5. Satiksmes riska dalīšana: uz n gadu pārnestie ieņēmumu zaudējumi 3.6. Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu: uz n gadu pārnestās summas 3.7. Prēmija vai sods par izpildi 3.8. Pārlietu (-) vai nepietiekoši (+) atgūtās summas ⁽²⁾: uz n gadu pārnestās summas 3.9. Kopā n gada vienības likmes aprēķināšanai 3.10. Satiksmes riska dalīšana: uz n gadu pārnestie papildu ieņēmumi 3.11. Satiksmes riska dalīšana: uz n gadu pārnestie ieņēmumu zaudējumi 3.12. Pārlietu/nepietiekoši atgūtās summas, kas izriet no satiksmes izmaiņām un tiks pārnestas uz n gadu Satiksmes riska dalīšanas parametri 3.13. n + 2 gadā izmantotajiem atmaksātie papildu ieņēmumi % 3.14. Ieņēmumu zaudējumi, ko sedz gaisa telpas izmantotāji %</p> <p>4. Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu</p> <p>4.1. Aprēķinātās izmaksas nominālā izteiksmē – izņemot VFR (1. tabula) 4.2. Inflācijas korekcija: uz n gadu pārnestā summa 4.3. Satiksme: uz n gadu pārnestās summas 4.4. Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu: uz n gadu pārnestās summas 4.5. Pārstrukturēšanas izmaksas: uz n gadu pārnestās summas 4.6. Pārlietu (-) vai nepietiekoši (+) atgūtās summas ⁽²⁾ : uz n gadu pārnestās summas 4.7. Kopā n gada vienības likmes aprēķināšanai 4.8. Pārlietu/nepietiekoši atgūtās summas, kas izriet no satiksmes izmaiņām un tiks pārnestas uz n gadu</p> <p>5. Citi ieņēmumi – piemērotā vienības likme (valsts valūtā)</p> <p>5.1. Citu ieņēmumu kopējā summa 5.3. no kuriem Savienības palīdzības programmu līdzekļi 5.4. no kuriem valsts publiskais finansējums 5.5. Saimnieciskā darbība 5.6. Cita veida citi ieņēmumi 5.7. Pavisam kopā n gada vienības likmes aprēķināšanai 5.8. n gada vienības likme (valsts valūtā) 5.9. Vienības likmes ANSP komponente 5.10. Vienības likmes MET komponente 5.11. Vienības likmes VDI-valsts sastāvdaļa 5.12. n gada vienības likme, kas tiktu piemērota bez citiem ieņēmumiem</p>					

Izmaksas, ieņēmumi un citas summas '000 euro – pakalpojumu vienības '000

⁽¹⁾ Gada atšķirību starp faktisko un prognozēto inflāciju kopējā ietekme – kopējo aprēķināto izmaksu pielāgojums.

⁽²⁾ Pārlietu/nepietiekoši atgūtās summas, kas radušās laikposmā līdz gadam, kad stājās spēkā aprēķināto izmaksu metode.

2. PAPILDU INFORMĀCIJA

Papildus iepriekš minētajam attiecīgās dalībvalstis apkopo un sniedz vismaz šādu informāciju:

- a) attiecīgo tarifkācijas zonu noteikšanas apraksts un pamatojums, īpašu uzmanību pievēršot termināla tarifkācijas zonām un iespējamām lidostu šķērssubsīdijām;
 - b) atbrīvojumu piemērošanas politikas apraksts, kā arī finansēšanas līdzekļu, kuri tiek izmantoti atbilstīgo izmaksu segšanai, apraksts;
 - c) citu ieņēmumu apraksts, ja tādi ir, iedalot tos dažādās kategorijās, kā norādīts 2. panta 10. punktā;
 - d) aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem atbilstīgi 15. pantam piemēroto stimulu apraksts un izskaidrojums;
 - e) atbilstīgi 16. pantam piemēroto aeronavigācijas maksu pielāgošanas apraksts un izskaidrojums.
-

VII PIELIKUMS

PAPILDU INFORMĀCIJA

1. ZIŅOJUMA TABULA

Dalībvalstis aizpilda šajā pielikumā iekļauto ziņojuma tabulu par katru to atbildībā esošo tarifikācijas zonu un katru pārskata perioda gadu.

Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 4 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 3 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 2 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 1 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N + 1 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N + 2 gadā								
Kopējās izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 5 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 4 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 3 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 2 gadā								
Izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu N - 1 gadā								
Kopējās izmaksas, kurām nepiemēro izmaksu dalīšanu								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2005								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2006								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2007								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2008								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2009								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2010								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2011								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2012 (tikai TNC)								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2013 (tikai TNC)								
P-n atgūtās summas pirms aprēķinātajām izmaksām 2014 (tikai TNC)								
Kopējie pārnesumi								

2. PAPILDU INFORMĀCIJA

Papildus iepriekš minētajam dalībvalstis sniedz vismaz šādu informāciju:

- a) kopīgo projektu izmaksas, iedalot tās atbilstīgi atsevišķiem projektiem;
 - b) to summu apraksts, kuras ir radušās nekontrolējamu izmaksu faktoru dēļ, strukturējot to atbilstīgi raksturam un faktoram, kā arī iekļaujot pamatojumu un izmaiņas pieņēmumos;
 - c) dalībvalstu pārnesumu vai pārlietu vai nepietiekoši atgūto summu apraksts laikposmā līdz 2011. gadam attiecībā uz maršruta maksājumiem un laikposmā līdz 2014. gadam attiecībā uz termināla maksājumiem;
 - d) to pārnesumu apraksts, kas izriet no satiksmes riska dalīšanas mehānisma īstenošanas atbilstīgi 13. pantam;
 - e) to pārnesumu apraksts, kas izriet no izmaksu dalīšanas mehānisma īstenošanas atbilstīgi 14. panta 2. punktam.
-