

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 1794/2006

(2006. gada 6. decembris),

ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 15. panta 4. punktu,ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ⁽²⁾, un jo īpaši tās 8. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Komisijai jāizveido Kopienas kopējā tarifikācijas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem. Tieši piemērojama regula šim nolūkam ir vispiemērotākais instruments, lai nodrošinātu kopējās tarifikācijas sistēmas vienādu piemērošanu Eiropas vienotajā gaisa telpā.
- (2) Saskaņā ar pamatregulas 8. panta 1. punktu *Eurocontrol* tika pilnvarota palīdzēt Komisijai izstrādāt īstenošanas noteikumus par kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem. Šīs regulas pamatā ir 2004. gada 29. oktobra ziņojums, kas sagatavots atbilstoši minētajām pilnvarām.
- (3) Lai īstenotu Eiropas vienoto gaisa telpu, ir ļoti svarīgi izstrādāt kopēju tarifikācijas sistēmu visos lidojuma posmos sniegtajiem aeronavigācijas pakalpojumiem. Sistēmai būtu jāveicina labāka pārredzamība attiecībā uz gaisa telpas izmantotāju maksājumu noteikšanu, piemērošanu un iekasēšanu. Sistēmai būtu jāveicina arī droša, profesionāla un efektīva aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem, kuri finansē šo sistēmu, un jāstimulē integrētu pakalpojumu sniegšana.
- (4) Saskaņā ar vispārējo mērķi uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu rentabilitāti tarifikācijas sistēmai būtu jāveicina rentabilitātes un ekspluatācijas efektivitātes uzlabošana.

- (5) Lai nodrošinātu pasažieru piekļuvi gaisa transporta tīklam un jo īpaši mazām un vidēji lielām lidostām, kā arī lielākām lidostām par pieņemamām cenām, dalībvalstīm būtu jāspēj piemērot vienu un to pašu vienības likmi visiem termināla pakalpojumu maksājumiem visās lidostās, kuras apkalpo viens un tas pats gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs, vai arī, atkarībā no apstākļiem, vairākās šādu lidostu grupās, lai segtu termināla pakalpojumu kopējās izmaksas.
- (6) Kopējai tarifikācijas sistēmai ir jāatbilst 1944. gada ICAO Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 15. pantam.
- (7) Tā kā lielākā daļa dalībvalstu ir pievienojušās *Eurocontrol* 1981. gada 12. februāra Daudzpusējam nolīgumam par maksājumiem maršrutā un Kopiena ir parakstījusi pārskatītās *Eurocontrol* Konvencijas pievienošanās protokolu, šajā regulā iekļautajiem noteikumiem būtu jāatbilst *Eurocontrol* maršruta maksājumu sistēmai.
- (8) Tarifikācijas sistēmai ir jānodrošina optimāls gaisa telpas izmantojums, ņemot vērā gaisa satiksmes plūsmas, jo īpaši funkcionālo gaisa telpas bloku ietvaros saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) ⁽³⁾ 5. pantu.
- (9) Saskaņā ar gaisa telpas regulai pievienoto paziņojumu ⁽⁴⁾ Komisija līdz 2008. gadam sagatavos ziņojumu par pieredzi, kas gūta, veidojot funkcionālos gaisa telpas blokus. Tad Komisija izvērtēs grūtības, kādas varētu rasties, katrā funkcionālajā gaisa telpas blokā saglabājot atsevišķas vienību likmes.
- (10) Ir nepieciešams noteikt prasības, kas gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un kompetentajām iestādēm ļautu savlaicīgi saņemt pilnīgu un pārredzamu informāciju par izmaksu bāzi.
- (11) Piemēroto maksājumu līmenis, jo īpaši vieglajiem lidaparātiem, nedrīkst kļūt par iemeslu, kura dēļ netiktu izmantotas drošībai nepieciešamās iekārtas un pakalpojumi vai arī netiktu ieviestas jaunas metodes un procedūras.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.⁽³⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.⁽⁴⁾ OV L 96, 31.3.2004., 25. lpp.

- (12) Termināla aeronavigācijas pakalpojumiem izmantotajai tarifkācijas formulai ir jāatspoguļo šo pakalpojumu atšķirīgais raksturs salīdzinājumā ar aeronavigācijas maršruta pakalpojumiem.
- (13) Dalībvalstīm būtu jāspēj kopīgi noteikt to vienību likmes, jo īpaši, ja tarifkācijas zona attiecas uz vairāku dalībvalstu gaisa telpām vai arī tās piedalās kopīgā maršruta tarifkācijas sistēmā.
- (14) Lai uzlabotu tarifkācijas sistēmas efektivitāti un samazinātu administratīvo un grāmatvedības noslogojumu, dalībvalstīm būtu jāspēj kolektīvi iekasēt maršruta maksājumus kopējas maršruta maksājumu sistēmas ietvaros, nosakot vienotu maksājumu par lidojumu.
- (15) Ir jāpastiprina tiesiskie līdzekļi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāji savlaicīgi un pilnā apmērā veic aeronavigācijas maksājumus.
- (16) Gaisa telpas izmantotājiem piemērojami maksājumi būtu jānosaka un jāpiemēro taisnīgi un pārredzami, pēc apspriešanās ar izmantotājiem. Šādi maksājumi būtu regulāri jāpārskata.
- (17) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĒJIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

- Šī regula nosaka nepieciešamos pasākumus, lai izveidotu tādu aeronavigācijas pakalpojumu tarifkācijas sistēmu, kas atbilst *Eurocontrol* maršruta maksājumu sistēmai.
- Šī regula attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumiem, kurus nodrošina 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 rajonos, kuros par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu atbild dalībvalstis.
- Dalībvalstis var piemērot šo regulu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem, kas tiek sniegti to atbildībā esošajā gaisa

telpā citos ICAO reģionos, ar nosacījumu, ka tās par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.

4. Dalībvalstis var piemērot šo regulu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas regulas 7. panta 5. punktu ir saņēmuši atļauju sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas.

5. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu nepiemērot šo regulu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem, kurus sniedz lidostās, kurās gada laikā tiek veikts mazāk par 50 000 komerciālā gaisa transporta kustību neatkarīgi no maksimālās pacelšanās masas un pasažieru vietu skaita, kustības skaitot kā visu pacelšanos un nolaišanos summu un aprēķinot kā iepriekšējo trīs gadu vidējo rādītāju.

Dalībvalstis par to informē Komisiju. Komisija regulāri publicēs atjauninātu atbrīvoto lidostu sarakstu.

6. Neierobežojot pakalpojumu sniegšanas regulas 14. un 15. pantā minēto principu piemērošanu, dalībvalstis var izlemt atteikties no termināla maksājumu aprēķināšanas saskaņā ar šīs regulas 11. pantu un nenoteikt šīs regulas 13. pantā minētās termināla vienības likmes attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem, kurus sniedz lidlaukos, kuros gada laikā tiek veikts mazāk par 150 000 komerciālā gaisa transporta kustību, neatkarīgi no maksimālās pacelšanās masas un pasažieru vietu skaita, kustības skaitot kā visu pacelšanos un nolaišanos summu un aprēķinot kā iepriekšējo trīs gadu vidējo rādītāju.

Pirms šāda lēmuma pieņemšanas dalībvalstis izvērtē, cik lielā mērā ir izpildīti I pielikumā paredzētie nosacījumi, ieskaitot apspriešanos ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

Galīgo izvērtējumu par to, vai ir izpildīti šie nosacījumi, un dalībvalsts lēmumu publicē un dara zināmu Komisijai, sniedzot pilnīgu pamatojumu dalībvalsts secinājumiem, tostarp apspriešanās ar izmantotājiem iznākumu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro pamatregulas 2. pantā noteiktās definīcijas.

Papildus piemēro šādas definīcijas:

- “aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājs” ir gaisa kuģa operators laikā, kad tika veikts lidojums, vai, ja operatora identitāte nav zināma, gaisa kuģa īpašnieks, ja vien viņš nepierāda, ka tobrīd gaisa kuģa operators bija kāda cita persona;

- b) "gaisa telpas izmantotāju pārstāvis" ir jebkura juridiskā persona vai uzņēmums, kas pārstāv vienas vai vairāku aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju kategoriju intereses;
- c) "IFR" ir instrumentālo lidojumu noteikumi atbilstoši 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (desmitais izdevums – 2005. gada jūlijs) 2. pielikumā iekļautajai definīcijai;
- d) "VFR" ir vizuālo lidojumu noteikumi atbilstoši 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (desmitais izdevums – 2005. gada jūlijs) 2. pielikumā iekļautajai definīcijai;
- e) "maršruta tarififikācijas zona" ir gaisa telpas zona, kurā tiek noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;
- f) "termināla tarififikācijas zona" ir lidosta vai lidostu grupa, kurai tiek noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;
- g) "komerciālais gaisa transports" nozīmē visas gaisa kuģa darbības, kas saistītas ar pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanu par maksu vai nomas maksu.

3. pants

Tarififikācijas sistēmas principi

1. Tarififikācijas sistēmā ir jāatspoguļo visas tiešās vai netiešās izmaksas, kas radušās, nodrošinot aeronavigācijas pakalpojumus.
2. Maršruta pakalpojumu izmaksas tiek segtas, izmantojot aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piemērotos maršruta maksājumus.
3. Termināla pakalpojumu izmaksas finansē, izmantojot aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piemērotos termināla maksājumus un/vai citus ienākumus, tostarp šķērssubsīdijas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.
4. 2. un 3. punkts neierobežo atsevišķiem aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piešķirto atbrīvojumu finansēšanu, izmantojot citus finansējuma avotus saskaņā ar šīs regulas 9. pantu.
5. Tarififikācijas sistēmai jānodrošina izmaksu bāzes un izmaksu sadalījuma starp dažādiem pakalpojumiem pārredzamība un to apspriede.

4. 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, neierobežojot iespēju dalībvalstij izveidot īpašu zonu kompleksai termināla zonai pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

4. Ja tarififikācijas zona attiecas uz vairāku dalībvalstu gaisa telpām, attiecīgās dalībvalstis savā starpā vienojas, lai nodrošinātu konsekventu un vienādu šīs regulas piemērošanu attiecīgajā gaisa telpā. Dalībvalstis par to paziņo Komisijai un Eurocontrol.

II NODAĻA

AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS IZMAKSAS

5. pants

Atbilstīgi pakalpojumi, iekārtas un darbības

1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas minēti 1. panta 2. un 4. punktā, nosaka izmaksas, kas radušās, nodrošinot aeronavigācijas pakalpojumus to atbildībā esošajās tarififikācijas zonās, attiecībā uz iekārtām un pakalpojumiem, kas ir paredzēti un kurus īsteno saskaņā ar ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānu Eiropas reģionam.

Šajās izmaksās ietilpst vispārējās administratīvās izmaksas, apmācība, izglītība, testi un izmēģinājumi, kā arī sakarā ar šiem pakalpojumiem veiktā izpēte un attīstība.

2. Dalībvalstis var noteikt šādas izmaksas, ja tās radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu:

- a) attiecīgo valsts iestāžu izmaksas;

- b) pakalpojumu sniegšanas regulas 3. pantā minēto atzīto organizāciju izmaksas;

- c) no starptautiskajiem nolīgumiem izrietošās izmaksas.

3. Neierobežojot citus finansējuma avotus, kā arī lai nodrošinātu augsta līmeņa drošību, rentabilitāti un pakalpojumu sniegšanu, maksājumus var izmantot, lai finansētu projektus, kas paredzēti īpašu gaisa telpas izmantotāju un/vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju kategoriju atbalstam, kuru mērķis ir uzlabot kopējās aeronavigācijas infrastruktūras, aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un gaisa telpas izmantošanu atbilstīgi Kopienas tiesībām.

6. pants

Izmaksu aprēķināšana

1. Atbilstīgo pakalpojumu, iekārtu un darbību izmaksas, 5. panta nozīmē, nosaka veidā, kas ir savienojams ar pakalpojumu sniegšanas regulas 12. pantā minētajiem finanšu pārskatiem par laika posmu no 1. janvāra līdz 31. decembrim. Tomēr Starptautisko grāmatvedības standartu ieviešanas radītās vienreizējās sekas var izdalīt uz laika posmu, kas nepārsniedz 15 gadus.

2. Šā panta 1. punktā minētās izmaksas ir jāsadala 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 pamata atalgojums, maksa par virsstundām, darba devēja iemaksas sociālā nodrošinājuma shēmās, kā arī pensiju iemaksas un citi pabalsti.

Citās ekspluatācijas izmaksās ietilpst tās izmaksas par saņemtajām precēm un pakalpojumiem, kas radušās, nodrošinot aeronavigācijas pakalpojumus, jo īpaši ārējo pakalpojumu sniedzēju nodrošinātu pakalpojumu, piemēram, sakaru nodrošināšanas, personālā neietilpstošu personu, piemēram, konsultantu pakalpojumu, materiālu, enerģijas, komunālo pakalpojumu, ēku nomas, ierīču un iekārtu, ekspluatācijas, apdrošināšanas un ceļojumu izmaksas. 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 vēsturiskajām izmaksām. Ja aktīvi pieder aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam, uz kuru attiecas 12. panta 2. punktā minētā stimulējošā shēma, aprēķinot amortizācijas izmaksas, vēsturisko izmaksu uzskaites vietā var izmantot pašreizējo izmaksu uzskaiti. Visu amortizācijas laiku ir jāizmanto viena un tā pati metode.

Kapitāla izmaksās ietilpst:

- a) esošā vai topošā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja kopējais vidējais fiksēto aktīvu atlikums, kā arī vidējais pašreizējais aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo aktīvu atlikums un
- b) vidējās svērtās parādu procentu likmes un ieņēmumi no akcijām.

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

3. 2. punkta piektās daļas nolūkam ietekmes faktoros nosaka atkarībā no finansēšanas ar aizņēmumu vai akciju kapitālu proporcijas. Parādu procentu likmēm ir jāatbilst aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja parādu vidējām procentu likmēm. Nosakot ienākumus no akciju kapitāla, ir jāņem vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja finansiālais risks, kā orientieri izmantojot attiecīgās valsts vērtspapīru likmi. Ja attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju piemēro 12. panta 2. punktā minēto stimulējošo shēmu, drīkst izmantot papildu maksājumus, lai atbilstīgi tiktu ņemts vērā šā pakalpojumu sniedzēja finansiālais risks.

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

7. pants

Izmaksu sadalījums

1. Atbilstīgo pakalpojumu, iekārtu un darbību izmaksas, 5. 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 metodi, kā to paredz 8. pants.

2. Termināla pakalpojumu izmaksas attiecas uz sekojošiem pakalpojumiem:

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

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

4. Ja VFR lidojumiem saskaņā ar 9. pantu tiek piešķirti atbrīvojumi, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam VFR lidojumiem sniegto aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas norāda atsevišķi no IFR lidojumu izmaksām. Šīs izmaksas var noteikt, izmantojot robežizmaksu metodi, ņemot vērā IFR lidojumu ieguvumus, kas izriet no VFR lidojumiem sniegtajiem pakalpojumiem.

8. pants

Izmaksu bāzes pārredzamība

1. Neierobežojot pakalpojumu sniegšanas regulas 18. pantu, dalībvalstis un/vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji veic informācijas apmaiņu par izmaksu bāzēm, plānotajiem ieguldījumiem un prognozēto satiksmes apjomu ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem, ja tie to pieprasa. Turklāt tie vismaz reizi gadā pārredzamā veidā nodrošina attiecīgo, saskaņā ar 5. pantu noteikto izmaksu pieejamību gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem, Komisijai un, attiecīgā gadījumā, Eurocontrol.

2. 1. punktā minētajai informācijai jābūt balstītai uz ziņojuma tabulām un detalizētiem noteikumiem, kas paredzēti II pielikumā vai arī III pielikuma 1. daļā, ja dalībvalsts ir pieņēmusi 1. panta 6. punktā minēto lēmumu vai norādījusi Komisijai, ka tā apsver iespēju pieņemt šādu lēmumu.

III NODAĻA

**AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS
FINANSĒŠANA, IZMANTOJOT AERONAVIGĀCIJAS
MAKSĀJUMUS**

9. pants

Atbrīvojumi no aeronavigācijas maksājumiem

1. Dalībvalstis no maršruta maksājumiem atbrīvo:

- a) lidojumus, kurus veic gaisa kuģis, kura maksimālā atļautā pacelšanās masa nepārsniedz divas metriskās tonnas;
- b) jauktos VFR/IFR lidojumus tarifācijas zonās, kurās tie tiek veikti tikai un vienīgi VFR režīmā un kurās VFR lidojumiem netiek piemēroti maksājumi;
- c) lidojumus, kas ir 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 indikatoru lidojuma plānā;
- d) atbilstīgas 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) treniņa lidojumus, kas veikti tikai un vienīgi, lai iegūtu apliecinību vai kabīnes komandas reitingu, un ja šis fakts ir apstip-

rināts 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 veikti tikai un vienīgi, lai pārbaudītu vai izmēģinātu iekārtas, kas 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) humanitārās 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. Izmaksas, kas radušās saistībā ar atbrīvotajiem lidojumiem, netiek ņemtas vērā, aprēķinot vienību likmes.

Šajās izmaksās ietilpst:

- a) izmaksas, kas radušās saistībā ar 7. panta 4. punktā noteiktajiem atbrīvotajiem VFR lidojumiem, un
- b) no atbrīvoto IFR lidojumu izmaksas, ko aprēķina, ņemot vērā saistībā ar IFR lidojumiem radušās izmaksas, atbrīvoto pakalpojuma vienību īpatnību pakalpojuma vienību kopējā skaitā; izmaksām, kas radušās saistībā ar IFR lidojumiem, jāatbilst kopējām izmaksām, no kurām tiek atņemtas VFR lidojumu izmaksas.

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

10. pants

Maršruta maksājumu aprēķināšana

1. Maršruta maksājumiem, kas attiecīgajā maršruta tarifācijas zonā tiek piemēroti konkrētajam lidojumam, ir jāatbilst šai maršruta tarifācijas zonai noteiktajai vienības likmei un šim lidojumam noteiktajām maršruta pakalpojuma vienībām.

2. Neierobežojot iespēju dalībvalstij īstenot stimulējošo shēmu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem saskaņā ar 12. panta 2. punktu, vienības likmi maršruta tarififikācijas zonā aprēķina, dalot prognozētās aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas ar attiecīgajā gadā prognozēto iekasējamo maršruta pakalpojumu vienību skaitu. Prognozētajās izmaksās ir jāiekļauj atlikums, kas izriet no iepriekšējos gados pārsniegtajiem vai nesasniedzajiem rādītājiem.

3. Maršruta pakalpojumu vienības aprēķina saskaņā ar IV pielikumu.

11. pants

Termināla maksājumu aprēķināšana

1. Neierobežojot iespēju saskaņā ar 3. pantu finansēt termināla aeronavigācijas pakalpojumus, izmantojot citus finansējuma avotus, termināla maksājumam, kas attiecīgajā tarififikācijas zonā tiek piemērots konkrētajam lidojumam, ir jāatbilst šai termināla tarififikācijas zonai noteiktajai vienības likmei un šim lidojumam noteiktajam termināla pakalpojuma vienībām.

2. Neierobežojot iespēju dalībvalstij īstenot stimulējošu shēmu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem saskaņā ar 12. panta 2. punktu, vienības likmi termināla tarififikācijas zonā aprēķina, dalot prognozētās aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas ar attiecīgajā gadā prognozēto iekasējamo termināla pakalpojumu vienību skaitu. Plānotajās izmaksās ir jāiekļauj atlikums, kas izriet no iepriekšējos gados pārsniegtajiem vai nesasniedzajiem rādītājiem.

3. Termināla pakalpojumu vienības aprēķina saskaņā ar V pielikumu.

12. pants

Stimulējošas shēmas

1. Dalībvalstis var ieviest vai atļaut stimulējošas shēmas, kas paredzētu nediskriminējošas un pārredzamas finansiālas priekšrocības vai ierobežojumus ar mērķi atbalstīt uzlabojumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā, kas tiktu panākts, atšķirīgā veidā aprēķinot maksājumus, kā paredzēts 2. un 3. punktā. Šādus stimulus var attiecināt uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un/vai gaisa telpas izmantotājiem.

2. Ja dalībvalsts nolemj aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem piemērot stimulējošu shēmu, tai pēc 15. pantā minētajām apspriedēm jau iepriekš jānosaka nosacījumi vienības likmes vai ienākumu maksimālā līmeņa noteikšanai katram gadam, laika periodā, kas nepārsniedz piecus gadus. Šos nosacījumus izvirza attiecībā uz konkrētajā laika posmā plānoto izmaksu apjomu (ieskaitot kapitāla izmaksas), un ar tiem var paredzēt arī finanšu modulācijas (vai nu pārsniedzot, vai nesasniedzot prognozētās izmaksas), pamatojoties uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju rezultātiem raksturīgiem aspektiem, tostarp efektivitāti, pakalpojumu kvalitāti, konkrēto projektu veiksmi, būtiskiem

sasniegumiem vai pieredzi, vai sadarbības līmeni ar citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai ņemtu vērā sadarbības tīkla ietekmi.

3. Ja dalībvalsts aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem nolemj piemērot stimulējošu shēmu, tostarp īpašus noteikumus attiecībā uz nakts laika modulāciju, tai pēc 15. pantā minētās apspriedes jāpielāgo izmantotājiem radušās izmaksas tā, lai tās atspoguļotu šo izmantotāju pūliņus optimizēt aeronavigācijas pakalpojumu izmantošanu, samazināt šo pakalpojumu kopējās izmaksas un palielināt to efektivitāti, īpaši samazinot maksājumus atbilstīgi jaudu palielinošam lidojumu aprīkojumam vai arī kompensējot neērtības, kas rodas, izvēloties mazāk noslogotus maršrutus.

Šīs stimulējošās shēmas ir jāierobežo to darbības laika, jomas un atvēlētās summas ziņā. Prognozētajiem ietaupījumiem, kas veidojas no darbības efektivitātes uzlabojumiem, saprātīgā laika posmā vismaz jākompensē šo stimulu izmaksas. Shēma ir regulāri jāpārskata, šajā darbā iesaistot gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus.

4. Dalībvalstis, kas ir ieviesušas vai atļāvušas stimulējošas shēmas, uzrauga šo stimulējošo shēmu pareizu īstenošanu, ko veic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

13. pants

Tarififikācijas zonu vienības likmju noteikšana

1. Dalībvalstīm jānodrošina, lai katras tarififikācijas zonas vienības likmes noteiktu katru gadu. Tās var paredzēt, ka katra gada vienības likmes nosaka iepriekš laika periodam, kas nepārsniedz piecus gadus.

2. Negaidītu nozīmīgu satiksmes vai izmaksu izmaiņu gadījumā vienības likmes var grozīt gada gaitā.

3. Dalībvalstīm par šīm vienības likmēm, kas noteiktas katrai tarififikācijas zonai, jāinformē Komisija un attiecīgā gadījumā Eurocontrol.

14. pants

Maksājumu iekasēšana

1. Dalībvalstis var iekasēt maksājumus kā vienotu maksājumu par katru lidojumu.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem ir savlaicīgi un pilnā apmērā jānomaksā visi aeronavigācijas maksājumi.

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.

15. pants

Tarifikācijas mehānismu pārredzamība

1. Dalībvalstīm jānodrošina, ka ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem notiek regulāras apspriešanās par tarifikācijas politiku. Šajā nolūkā tām ir jānodrošina nepieciešamā informācija par tarifikācijas mehānismu, kā tas paredzēts VI pielikumā vai, ja dalībvalsts ir pieņēmusi 1. panta 6. punktā minēto lēmumu, ar nepieciešamo informāciju, kā tas paredzēts III pielikuma 2. daļā, un organizē efektīvas un pārredzamas apspriedes ar iesaistīto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju piedalīšanos, kuru laikā tiek darīta zināma šī informācija, kā arī 8. pantā minētā informācija.

2. Neierobežojot pakalpojumu sniegšanas regulas 18. pantu, attiecīgā dokumentācija jānodod gaisa telpas izmantotāju pārstāvju, Komisijas, Eurocontrol un attiecīgo valsts uzraudzības iestāžu rīcībā trīs nedēļas pirms apspriedes.

IV NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

16. pants

Pārsūdzība

Dalībvalstīm jānodrošina, lai saskaņā ar šo regulu pieņemtie lēmumi ir pienācīgi pamatoti un uz tiem attiecas efektīva pārskatīšanas un/vai pārsūdzības procedūra.

17. pants

Atbilstības kontroles sekmēšana

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jāsekmē pārbaudes un apsekojumi, tostarp objektu apmeklējumi, ko veic valsts uzraudzības iestāde vai tās pilnvarota atzīta organizācija, kas

rīkojas šo iestāžu vārdā. Šo iestāžu pilnvarotas personas ir tiesīgas:

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

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

18. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī regula stājas spēkā septītajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.
2. Šo regulu piemēro no 2007. gada 1. janvāra.

Tomēr dalībvalstis var atlikt 9., 10., 12., 13. un 14. panta piemērošanu attiecībā uz maršruta maksājumiem līdz 2008. gada 1. janvārim.

Dalībvalstis var atlikt 9. panta un 11. līdz 15. panta piemērošanu attiecībā uz termināla maksājumiem līdz 2010. gada 1. janvārim.

Ja dalībvalsts nolemj atlikt piemērošanu saskaņā ar otro un trešo daļu, tās to dara zināmu Komisijai.

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

Briselē, 2006. gada 6. decembrī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Jacques BARROT

I PIELIKUMS

**AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS NOSACĪJUMU IZVĒRTĒJUMS 1. PANTA 6. PUNKTĀ
MINĒTAJĀS LIDOSTĀS**

Saskaņā ar 1. panta 6. punktu izvērtējamie nosacījumi ir sekojoši:

1. Kādas ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju iespējas lidostās brīvi piedāvāt aeronavigācijas pakalpojumus vai arī atteikties no šādu pakalpojumu sniegšanas:
 - vai pastāv kādi nozīmīgi juridiski šķēršļi, kuru dēļ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nevar piedāvāt aeronavigācijas pakalpojumus vai arī kuru dēļ ir spiests atteikties no šādu pakalpojumu piedāvāšanas, vai arī šādu šķēršļu nav,
 - vai pastāv kādi nozīmīgi ekonomiski šķēršļi, kuru dēļ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nevar piedāvāt aeronavigācijas pakalpojumus vai arī kuru dēļ ir spiests atteikties no šādu pakalpojumu piedāvāšanas, vai arī šādu šķēršļu nav,
 - līguma darbības laiks,
 - vai pastāv procedūra, kas viena aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja aktīvus un personālu ļauj nodot citam pakalpojumu sniedzējam.
2. Kādas ir lidostu iespējas brīvi izvēlēties aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, tai skaitā pašai uzņemties pakalpojumu sniegšanu:
 - vai lidostas pašas spēj uzņemties aeronavigācijas pakalpojumu nodrošināšanu, vai arī šāda iespēja nepastāv,
 - vai pastāv juridiski, ar līgumu saistīti vai praktiski šķēršļi, kas lidostai neļauj izvēlēties citu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, vai arī šādu šķēršļu nav,
 - gaisa telpas izmantotāju pārstāvju loma aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja izvēlē.
3. Vai lidostām ir pietiekama izvēle attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem:
 - vai pastāv kādi strukturāli ierobežojumi, kas ierobežo lidostas iespējas efektīvi izvēlēties aeronavigācijas pakalpojumus, vai arī šādu ierobežojumu nav,
 - vai ir iespējamās alternatīvas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju izvēlē, tostarp iespēja lidostai pašai uzņemties aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu.
4. Komerciālo izmaksu spiediena vai stimulējošu noteikumu ietekme uz lidostām:
 - vai lidostas aktīvi sacenšas par aviosabiedrību piesaisti,
 - cik lielā mērā lidostas sedz aeronavigācijas pakalpojumu maksājumus,
 - vai lidostas darbojas konkurences apstākļos vai arī saskaņā ar ekonomiskajiem stimuliem, kas izstrādāti, lai nosegtu cenas vai kādā citā veidā stimulētu izmaksu samazinājumu.

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Papildu informācija par kapitāla vērtību

	(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
Vidējais apgrozāmais kapitāls									
Tai skaitā ilgtermiņa aktīvi									
Kapitāla vērtība pirms nodokļu nomaksas (%)									
Kapitāla ienākumi (%)									
Parādu vidējā procentu likme (%)									

2. PAPILDU INFORMĀCIJA

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

- metodoloģijas apraksts, kuru izmanto, lai iekārtu un pakalpojumu izmaksas sadalītu starp dažādiem aeronavigācijas dienestiem, ņemot vērā ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu, un metodoloģijas apraksts, kuru izmanto šo izmaksu sadalījumam atbilstīgi dažādām tarififikācijas zonām,
- atšķirību starp plānotajiem un faktiskajiem rādītājiem (n - 1) gadā apraksts un izskaidrojums,
- no uzņēmējdarbības plāna izrietošo plānoto izmaksu pieciem gadiem apraksts un izskaidrojums,
- dalībvalstij radušos izmaksu izskaidrojums ("Citas valsts izmaksas"),
- amortizācijas izmaksu aprēķināšanai izmantotās metodes apraksts un izskaidrojums: vēsturiskās izmaksas vai pašreizējās izmaksas. Pieņemot pašreizējo izmaksu uzskaites metodi, ir jānodrošina dati par atbilstošajām vēsturiskajām izmaksām,
- kapitāla izmaksu pamatojums, ieskaitot aktīvu bāzes komponentus,
- apraksts, kurā ir izklāstītas katras lidostas katra termināla tarififikācijas zonas izmaksas; lidostām ar mazāk par 20 000 komerciālā gaisa transporta kustībām gadā, ko aprēķina, ņemot vērā iepriekšējo trīs gadu vidējo rādītāju, katras lidostas izmaksas var norādīt apkopotā veidā,
- meteoroloģisko izmaksu sadalījums tiešajās izmaksās un "MET pamatizmaksās", kas definētas kā maksa par atbilstošajām meteoroloģiskajām iekārtām un pakalpojumiem, kurus izmanto arī vispārēju meteoroloģisko pakalpojumu nodrošināšanai. Šajā sadaļā ietilpst vispārējā analīze un prognozes, laika radaru un satelītu novērojumi, sistēmas virsmas un atmosfēras augšējo slāņu novērošanai, meteoroloģiskās sakaru sistēmas, datu apstrādes centri, kā arī saistītie pētniecisko darbību, apmācības un administrācijas centri,
- metodoloģijas apraksts, kas izmantota kopējo MET izmaksu un MET pamatizmaksu sadalījumam civilajā aviācijā, kā arī sadalījumam starp tarififikācijas zonām.

III PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEGŠANAS PĀRREDZAMĪBU LIDOSTĀS, UZ KURĀM ATTIECAS 1. PANTA 6. PUNKTS

1. AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU IZMAKSAS

1.1. Ziņojuma tabula

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji aizpilda šādu ziņojuma tabulu par katru to atbildībā esošo termināla tarifkācijas zonu.

Tabulā norāda faktiskās summas no (n - 3) gada līdz (n - 1) gadam un plānotās summas no (n) gada. Faktiskās izmaksas nosaka, pamatojoties uz apstiprinātiem finanšu pārskatiem. Plānotās izmaksas nosaka saskaņā ar uzņēmējdarbības plānu, kas nepieciešams atbilstoši sertifikātam.

Izmaksas jānosaka valsts valūtā.

1. tabula

Kopējās izmaksas

Organizācija:

Tarifkācijas zona:

n gads:

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Sadalījums atbilstoši izmaksu veidam

	(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
Personāls									
Citas ekspluatācijas izmaksas									
Amortizācija									
Kapitāla izmaksas									
Ārkārtas posteņi									
Kopējās izmaksas									

1.2. Papildu informācija

Papildus iepriekš minētajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jānodrošina vismaz šāda informācija:

- tās metodoloģijas apraksts, kuru izmanto, lai iekārtu un pakalpojumu izmaksas sadalītu starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem, pamatojoties uz ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu,
- atšķirību starp plānotajiem un faktiskajiem nekonfidencialajiem skaitļiem (n - 1) gadā apraksts un izskaidrojums,
- ar prognozēto satiksmes apjomu saistīto nekonfidencialo izmaksu un ieguldījumu, kas plānoti pieciem gadiem, apraksts un izskaidrojums,
- amortizācijas izmaksu aprēķināšanai izmantotās metodes: vēsturiskās izmaksas vai pašreizējās izmaksas, apraksts un izskaidrojums,
- kapitāla izmaksu izskaidrojums.

2. AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU FINANSĒŠANA

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem par katru termināla tarifkācijas zonu ir jāiesniedz šāda informācija:

- aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu finansējuma veida(-u) apraksts.

IV PIELIKUMS

MARŠRUTA PAKALPOJUMA VIENĪBU APRĒĶINĀŠANA

1. Maršruta pakalpojuma vienību aprēķina, attiecīgā gaisa kuģa attāluma faktoru reizinot ar svara faktoru.
2. Attāluma faktoru iegūst, kilometros izteikto ortodromas attālumu no tarifkācijas zonas sākuma punkta līdz gala punktam dalot ar simts, aprēķiniem izmantojot jaunāko zināmo lidojuma plānu, kuru gaisa satiksmes plūsmas nolūkam aizpilda attiecīgā gaisa kuģa apkalpe.
3. Ja lidojuma gala un sākuma punkts ir identisks tarifkācijas zonās, attāluma faktors atbilst ortodromas attālumam starp šiem punktiem un vistālākajam lidojuma plāna punktam.
4. Vērā ņemamais attālums ir jāsamazina par 20 km ik reizes, kad lidmašīna paceļas no dalībvalsts teritorijas vai arī nolaižas tajā.
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 lidojumderīguma 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.

V PIELIKUMS

TERMINĀLA PAKALPOJUMU VIENĪBU APRĒĶINĀŠANA

1. Termināla pakalpojumu vienībām ir jāatbilst attiecīgā gaisa kuģa svara faktoram.
2. Ar precizitāti līdz divām zīmēm aiz komata izteiktais svara faktors ir koeficients, kuru iegūst IV pielikuma 5. punktā minēto metriskajās tonnās izteikto gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru 0,7. pakāpē dalot ar piecdesmit. Tomēr piecus gadus ilgajā pārejas periodā pēc tam, kad ir aprēķināta pirmā šajā regulā minētā termināla vienības likme, ir jāizmanto eksponents no 0,5–0,9.

VI PIELIKUMS

TARIFIKĀCIJAS MEHĀNISMS

1. ZIŅOJUMA TABULA

Dalībvalstis aizpilda sekojošu ziņojuma tabulu par katru to atbildībā esošu tarififikācijas zonu. Tāpat dalībvalstis izveido konsolidētu 1. tabulu par katru to atbildībā esošu tarififikācijas zonu. Ja tarififikācijas zonā ietilpst vairāku dalībvalstu gaisa telpa, tās aizpilda tabulu kopīgi saskaņā ar 4. panta 4. punktā minēto mehānismu.

Tabulā ir jānorāda faktiskās summas par laika posmu no (n - 3) gada līdz (n - 1) gadam, kā arī plānotās summas no (n) gada. "Kopējās izmaksas" ir visu 1. tabulā uzskaitīto attiecīgās tarififikācijas zonas kopējo izmaksu summa.

2. Tabula

Vienības likmes aprēķināšana

Organizācija(-as)

Tarififikācijas zona:

n gads:

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vienības likme (EUR)

Kopējās izmaksas (1)								
Atbrīvoto lidojumu izmaksas								
Uz (n) gadu pārnestās summas								
Ienākumi no citiem avotiem								
Iekasējamās izmaksas								
Kopējais pakalpojuma vienību skaits								
Iekasējamās pakalpojuma vienības								
Pakalpojuma vienība (2)								

(1) Kā visu šai tarififikācijas zonai noteikto 1. tabulā uzskaitīto kopējo izmaksu summa (ja kādu aeronavigācijas pakalpojumu sniedz ārējs pakalpojumu sniedzējs, ir jāņem vērā gada izmaksas).

(2) Vienības likme = Iekasējamās izmaksas/Iekasējamās pakalpojuma vienības.

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vienības likme (valsts valūtā)

Valūtas maiņas kurss (1 EUR =)								
Vienības likme								

(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
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Pārnemamā atlikuma summa (valsts valūtā)

Izmantotājiem piestādītie maksājumi								
Faktiskās kopējās izmaksas								
Ienākumi no citiem avotiem								
Atbrīvoto lidojumu faktiskās izmaksas								
Uz (n) gadu pārnestās summas								
(n) gada atlikums								

2. PAPILDU INFORMĀCIJA

Papildus iepriekš minētajam attiecīgajām dalībvalstīm ir jāapkopo un jānodrošina vismaz šāda informācija:

- attiecīgo tarifkācijas zonu noteikšanas apraksts un pamatojums, īpašu uzmanību pievēršot termināla tarifkācijas zonām un iespējamām lidostu šķērssubsīdijām,
 - iekasējamo pakalpojuma vienību prognozes aprēķināšanas apraksts un izskaidrojums,
 - metodoloģijas apraksts un izskaidrojums, kas tiek izmantota atlikuma līdzsvarošanai pēc pārsniegšanas vai neizpildes gadiem,
 - atbrīvojumu piemērošanas politikas apraksts, kā arī finansēšanas līdzekļu, kuri tiek izmantoti atbilstīgo izmaksu segšanai, apraksts,
 - no citiem avotiem gūto ienākumu apraksts, ja šādi avoti pastāv,
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem piemēroto stimulējošo shēmu apraksts un izskaidrojums, un jo īpaši kārtība, kas piemērota, paredzot noteikumus attiecībā uz vienību likmju līmeni. Darbības mērķu, kā arī kārtības to vērtēšanai, nosakot maksimālās vienības likmes, apraksts un izskaidrojums,
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju plānu, kuru mērķis ir apmierināt prognozēto pieprasījumu un sasniegtu darbības mērķus, apraksts,
 - aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem piemēroto stimulu apraksts un izskaidrojums.
-